TRAFIKVERKET

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Vändspår Älvängen

Ale kommun, Västra Götalands län

Järnvägsplan 2026-09-28



Trafikverket
Postadress: Vikingsgatan 2–4, 411 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: TYPSA AB

Dokumentdatum: 2026-09-28

Ärendenummer: TRV 2025/135444

Version: 1.0

Kontaktperson: Daniel Silén, Projektledare

Omslagsfoto: Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning 5

2 Samrådskrets 6

3 Samråd 8

3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 8

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse 8

3.1.2 Samråd med berörd kommun 12

3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda 13

3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer 15

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget 19

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse 19

3.2.2 Samråd med berörd kommun 19

3.2.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda 23

3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer 24

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

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse redovisar de samråd som hållits i järnvägsplanen för nytt vändspår i Älvängen. Trafikverket planerar att anlägga ett nytt vändspår i Älvängen och utreda lämplig lösning av uppställningsspår samt genomföra signalåtgärder. Syftet med planerade åtgärder är att öka kapaciteten längs Norge/Vänerbanan och minska risken för störningar.

Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har myndigheter, organisationer och de enskilda som kan antas bli berörda underrättats med brev om var samrådsunderlaget har funnits tillgängligt och hur synpunkter kan lämnas på underlaget. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under samrådstiden som varade mellan den 4 april och 6 maj 2025. Annonsering avseende samrådet gjordes i Alekuriren den 4 april 2025.

Allt inkommit material gällande järnvägsplanen i skede samrådsunderlag finns diariefört hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2025/135444.

I skede samrådshandling har särskilt berörda fastighetsägare erbjudits separata samrådsmöten för att ta del av förslaget och komma med synpunkter. Utöver detta har samrådshandlingen funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats under samrådstiden 2 mars och 20 mars 2026. Annonsering avseende samrådet gjordes i Alekuriren den 28 februari 2026.

Allt inkommit material rörande järnvägsplanen i skede samrådshandling finns diariefört hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2025/135444.

Trafikverket har haft löpande möten med Ale kommun månadsvis under 2025. Dagordningen har utgjorts av presentation av utformning, tekniska lösningar, markanspråk, miljö och tidplaner. Under 2026 bokas möten in med Ale kommun vid behov.

2 Samrådskrets

Samrådskretsen är de som informeras om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådskretsen varierar mellan olika projekt samt samrådens syfte, karaktär och innehåll. I detta projekt har samrådskretsen avgränsats utifrån projektets utredningsområde.

Nedan förtecknas den samrådskrets, exklusive enskilda som kan antas bli särskilt berörda och berörd allmänhet, som Trafikverket har skickat samrådsremiss till inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

- Länsstyrelsen i Västra Götalands län
- Region Västra Götaland
- Ale kommun
- Försvarsmakten
- SMHI
- Riksantikvarieämbetet
- Naturvårdsverket
- Naturskyddsföreningen
- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Kemikalieinspektionen
- Polismyndigheten
- Sveriges geologiska undersökning
- Statens geotekniska institut
- Svenskt näringsliv
- Fortifikationsverket
- Jordbruksverket
- Lantbrukarnas riksförbund
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Sjöfartsverket
- Skogsstyrelsen
- Statens fastighetsverk
- Svenska kraftnät
- Sveriges åkeriföretag

Nedan förtecknas den samrådskrets, exklusive enskilda som kan antas bli särskilt berörda och berörd allmänhet, som Trafikverket har skickat samrådsremiss till inför samråd av utformning till planförslag.

- Länsstyrelsen i Västra Götalands län
- Västra Götalandsregionen
- Ale kommun
- Västtrafik
- Försvarsmakten
- SMHI
- Bohus Räddningstjänstförbund
- Riksantikvarieämbetet
- Naturvårdsverket
- Naturskyddsföreningen
- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Kemikalieinspektionen
- Polismyndigheten Region Väst
- Sveriges geologiska undersökning
- Statens geotekniska institut
- Svenskt näringsliv
- Fortifikationsverket
- Jordbruksverket
- Lantbrukarnas riksförbund
- Myndigheten för civilt försvar
- Sjöfartsverket
- Skogsstyrelsen
- Statens fastighetsverk
- Svenska kraftnät
- Sveriges åkeriföretag
- Transportstyrelsen
- Ledets fiskeförening
- Alefiskarna

3 Samråd

3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen har fått remiss med information om samrådet och som svar på remissen inkom de med yttrande 2025-05-06. I sitt yttrande listar länsstyrelsen ett antal synpunkter och upplysningar, vilka sammanfattas nedan.

Förorenade områden och masshantering

Länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver komplettera handlingarna med en plan för hur föroreningar och massor ska hanteras. Om föroreningar påträffas vid provtagningar ska en riskbedömning utföras för att utreda om det krävs åtgärder för att säkerställa att förorenade massor hanteras utan risk för spridning.

Trafikverket svarar:

I planerad markprovtagning kommer föroreningssituationen inom utredningsområdet undersökas. I det fall föroreningar påträffas har Trafikverket arbetssätt för att hantera förorenade massor.

Buller

Länsstyrelsen anser att PM gällande buller är mycket kortfattat och saknar många detaljer som antaganden är baserade på. Dock är platsen redan mycket bullersatt och länsstyrelsen bedömer inte att ombyggnaden påverkar bullersituationen avsevärt. Länsstyrelsen önskar att Trafikverket kompletterar med en beskrivning av vilka bullernivåer som själva byggnationen ger upphov till.

Trafikverket svarar:

Samrådsunderlaget kompletteras med en beskrivning av bullersituationen på platsen, genomförd bullerutredning och buller under byggtiden.

Genomförd bullerutredning visar att ökningen från den tillkommande infrastrukturen är begränsad till 1dBA och Trafikverkets bedömning är därför att konsekvensen för närboende endast är marginell. Med anledning av det kommer inte buller från den permanenta anläggningen utredas vidare i det kommande planarbetet.

Buller under byggskedet kommer beskrivas i den fortsatta planeringen och projekteringen.

Miljökvalitetsnorm för luft

Länsstyrelsen önskar en beskrivning av eventuell påverkan på luftkvaliteten under byggnationstid.

Trafikverket svarar:

Samrådsunderlaget kompletteras med en beskrivning av projektets påverkan på luft under byggtiden. Frågan kommer beaktas i den fortsatta planeringen och projekteringen.

Översvämning

Länsstyrelsen betonar att Trafikverket behöver beskriva konsekvenserna av översvämning och på vilket sätt anläggningen behöver anpassas till det. Det behöver även göras en bedömning om vändspåret är del av den samhällsviktiga anläggning som järnvägen i stort utgör. Vid planering av samhällsviktig verksamhet förespråkar länsstyrelsen att regn med en längre återkomsttid än 100 år bör studeras, alternativt att anläggningen ges en större säkerhetsmarginal. En bedömning av vilken nivå av översvämning som är acceptabel för det nya vändspåret behöver göras samt motiveras. Om bedömningen är att vändspåret är samhällsviktigt bör det ges ett högre skydd.

Länsstyrelsen har ställt en fråga om transporter med farligt gods kommer att nyttja vändspåret samt om det påverkar bedömningen av risker kopplade till översvämning.

Trafikverket svarar:

Möjligheterna till att anpassa det planerade vändspåret till översvämningar i området är begränsad, då vändspåret kommer behöva ligga på samma marknivå som befintlig järnvägsanläggning. Befintlig järnvägsanläggning ligger utanför området som översvämmas vid de maximala flödena på 1400m3/sek enligt kartering från Myndigheten för civilt försvar, men översvämmade ytor angränsar till järnvägsanläggningen. Trafikverket tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet, men eftersom handlingsutrymmet är begränsat planeras ingen ytterligare utredning utifrån 200-årsflöden

Vändspåret avses endast nyttjas av vändande pendeltåg och bedöms inte vara samhällsviktig verksamhet.

Olycksrisker och räddningstjänstens åtkomst

Länsstyrelsen informerar Trafikverket om att i det fall vändspåret även avses att nyttjas för godståg med farligt gods behöver Trafikverket göra en riskbedömning av hur omgivande bebyggelse kan påverkas vid olycka och om det kommer att krävas skyddsåtgärder. Samråd behöver ske med räddningstjänsten då de kan behöva åtkomst, ibland även från två håll, för att kunna genomföra en effektiv insats vid olycka.

Trafikverket svarar:

Vändspåret avses endast nyttjas av vändande pendeltåg.

Räddningstjänsten kommer bjudas in till kommande samråd.

Miljökvalitetsnorm för vatten

Länsstyrelsen menar att Trafikverket behöver redovisa hur genomförandet av planförslaget påverkar möjligheten att följa MKN för vatten i berörda vattenförekomster, inkluderande en bedömning av miljökvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten som är relevanta för både Göta älv och Grönån.

Länsstyrelsen informerar om att det finns fiskevårdsområdesföreningar både för Grönån och Göta älv som bör vara en del i samrådet.

Länsstyrelsen lyfter att Vattenmyndigheten just nu arbetar med cykel 4 inom vattenförvaltningen som inkluderar framtagande av reviderad vattenförekomstfördelning och miljökvalitetsnormer enligt den nya fördelningen. I det fall åtgärder i vattenområden planeras som kan komma att genomföras från 2027 och framåt kan det vara aktuellt att också se på de vattenförekomster som nämns som preliminära i VISS.

Påverkan på eventuella hydromorfologiska vattenkvalitetsfaktorer behöver belysas och en eventuell sekundär påverkan från Rallatébäcken på Grönån/Göta älv behöver ingå i bedömning. Dessa vattenförekomster behöver skyddas för att garantera tillgången på vatten av god kvalitet och kvantitet eftersom de används för uttag av viss kvantitet eller är reserverade för framtida uttag.

Val av sträckning samt motivering till val av sträckning behöver tydligt framgå av kommande underlag. I det bör en bedömning av de konsekvenser valet av sträckning kan få på Rallatébäcken. Länsstyrelsen bedömer att de alternativ som innebär ett så litet ingrepp som möjligt i naturområden och vattenområden bör vara att förespråka.

Länsstyrelsen önskar en beskrivning av hanteringen av samtliga vattenverksamheter som kan bli aktuella inom hela järnvägsplanen. Det finns flertalet vattenområden inom utredningsområdet och åtgärderna ser enligt underlaget ut att genomföras inom områden som översvämmas vid höga flöden i Göta älv, det vill säga inom vattenområde och utgör i så fall en vattenverksamhet. Det behöver vara tydligt hur frågan avseende Rallatébäcken kommer att hanteras. Det behöver av underlaget framgå hur Trafikverket säkerställer att ingen skada uppkommer på fiskvärden eller övriga naturvärden.

Länsstyrelsen menar att det behöver genomföras en brunnsinventering om planerade åtgärder riskerar att påverka närliggande brunnar negativt vad gäller kvantitet eller kvalitet.

Vidare menar länsstyrelsen att det behöver av underlaget framgå hur eventuella förorenade områden kommer hanteras och hur spridning till vattenområden ska förhindras.

Därutöver anser länsstyrelsen att påverkan på närområde och avvattning vid den ökade hårdgöringsgraden som järnvägen innebär behöver framgå av framtida underlag, samt hur spridning av föroreningar till vattenområden ska förhindras.

Länsstyrelsen informerar även om att hanteringen av vattenfrågan i byggskedet behöver beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen, då projektet kommer att genomföras i känsligt område.

Trafikverket svarar:

Samrådsunderlaget har kompletterat med ett kapitel om byggskedet där vattenhanteringen beskrivs och bedöms. Vidare har Trafikverket identifierad vattenmiljö som en viktig fråga i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och planerar att utreda möjligheter till att minska påverkan på Rallatébäcken och att förhindra påverkan på MKN för Göta älv och Grönån genom lämpliga skyddsåtgärder.

Samrådskretsen kompletteras med fiskevårdsområdesföreningar för Grönån och Göta älv till kommande skede och samråd.

Trafikverket noterar informationen om att vattenmyndigheten arbetar med cykel 4 och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

Avseende synpunkten om förorenade områden hänvisar Trafikverket till tidigare svar

Området är försett med kommunalt vatten och det finns inga kända brunnar inom utredningsområdet. Trafikverket gör bedömningen att inga brunnar kommer att påverkas. Det planeras därför inte att genomföras en brunnsinventering.

Det alternativet som utreds i huvudsak innebär omvandling av parkering (redan asfalterad yta) till järnväg samt omvandling av naturmark till järnväg. På den yta som är parkering idag minskar hårdgöringsgraden medan hårdgöringsgraden ökar på naturmarken. Trafikverket gör därför bedömningen att hårdgöringsgraden sett till hela projektet endast ökar i liten omfattning.

Trafikverket noterar samtliga synpunkter och tar med sig dem till kommande skede.

Kulturmiljö

Byggnadsminnet repslagarbanan ligger inom utredningsområdet för nytt vändspår i Älvängen. Under förutsättning att byggnadsminnet inte påverkas av föreslagna åtgärder har länsstyrelsen inget att erinra ur kulturmiljösynpunkt. Det är positivt att Trafikverket ska utreda eventuellt kulturhistoriskt värde hos övriga byggnader inom utredningsområdet inför kommande planeringsfas.

Trafikverket svarar:

Byggnadsminnet kommer inte att påverkas av föreslagna åtgärder. Framkomlighet under byggskedet kan däremot påverkas. Trafikverket planerar inte att utreda kulturhistoriska värden i området.

Upplysning

Länsstyrelsen anser att det är problematiskt om pendelparkeringen byggs bort om den inte ersätts. Syftet med vändspåret är delvis att förbättra pendlingsmöjligheterna till Göteborg. Att pendlingsparkeringen bebyggs motverkar det syftet. Länsstyrelsen saknar en redogörelse av konsekvenser av att parkeringen bebyggs som inkluderar bland annat parkeringens beläggningsgrad, alternativa parkeringsmöjligheter och påverkan på total restid för resenärer.

Trafikverket svarar:

Ersättning av parkeringsplatser kommer att utredas. Trafikverket tar med sig frågan om konsekvenser av att parkeringsplatser tas i anspråk till kommande skede.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Ale kommun har fått remiss med information om samrådet och som svar på remissen inkom de med yttrande 2025-05-09. I sitt yttrande listar kommunen ett antal synpunkter och upplysningar, vilka sammanfattas nedan.

Detaljplan

Ale kommun informerar om att de har påbörjat arbetet med framtagande av en ny detaljplan med syfte att möjliggöra för vändspår och uppställningsspår samt en fortsatt god tillgänglighet till stationen och möjlighet till pendelparkering för tågresenärer.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta och önskar fortsatt dialog och samordning kring arbetet.

Pendelparkering

Kommunen anser att ianspråktagandet av den befintliga pendelparkeringen samt föreslagen plankorsning över det nya spåret har en lokal negativ påverkan på både resenärernas åtkomst till plattformarna samt möjligheten till utveckling av Älvängen. Kommunen saknar en beskrivning av hur ofta och under hur lång tid den föreslagna plankorsningen kommer vara stängd och hur detta kommer påverka resenärerna. En alternativ lösning av korsning för gående bör utredas av Trafikverket i det fortsatta arbetet för att säkerställa en fortsatt god tillgänglighet till plattformarna samt en säker trafikmiljö.

Trafikverket svarar:

Trafikverket delar kommunens bedömning om negativ påverkan. Projektet kommer fortsätta utreda vilken typ av säker övergång som kommer att byggas, men troligen blir det en plankorsning med bommar.

Planbeskrivningen kompletteras med hur ofta och under hur lång tid den föreslagna plankorsningen kommer vara stängd och hur det kommer påverka resenärerna.

Kulturmiljö

Kommunen anser att kulturmiljön kring byggnadsminnet repslagarbanan bör konsekvensbeskrivas utifrån hur siktlinjerna från Älvängen mot Repslagarbanan påverkas av den uppställning av tåg som järnvägsplanen möjliggör.

Trafikverket svarar:

Bullerplanket längs E45 och den 60 meter breda infrastrukturkorridoren avbryter siktlinjer fån Älvängen mot repslagarmuseet redan i dagsläget. Trafikverket bedömer att uppställning av tåg på vändspåret kommer ha marginell påverkan på siktlinjerna mot repslagarmuseet. Frågan kommer därmed inte utredas vidare i det kommande planarbetet.

Buller

Kommunen informerar om att de inte har fått ta del av Trafikverkets Buller-PM. Ljudnivån i området överstiger dock redan idag Naturvårdsverkets riktvärden från väg och spårtrafik vid bostäder. Den planerade åtgärden ökar den maximala ljudnivån ytterligare, vilket innebär en ännu större sannolikhet för att ljudnivåerna kan utgöra en olägenhet för människors hälsa. Behov av skyddsåtgärder bör beaktas.

Trafikverket svarar:

Trafikverket hänvisar till svaret under Länsstyrelsens yttrande gällande buller.

Övrig information

Ale kommun instämmer i övrigt i Länsstyrelsens yttrande daterat 2025-05-06.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

De enskilda som kan antas bli särskilt berörda har fått brev med information om samrådet. Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under samrådstiden 4 april till 6 maj 2025. Nedan sammanfattas inkomna yttranden.

Synpunkt om plattformsförlängning, tillgänglighet och växlar

Det har inkommit en synpunkt beträffande järnvägens utformning med förslag om att förlänga nuvarande plattform i Älvängen söderut, från dagens 224 meter till minst 300 meter. Det bedöms vara en viktig framtidssäkring som möjliggör att längre tåg kan trafikera stationen, vilket ökar kapaciteten samt gör stationen tillgänglig för alla förbigående tåg, även i framtida tidtabeller. Förslaget innebär även att den förlängda södra del bör förses med en ny gångbro eller ekodukt för att knyta samman stationsområdet med samhället söder om järnvägen. Det skulle förbättra tillgängligheten för gående och cyklister, samt stärka kopplingen mellan stationen och närliggande bostadsområden. Vidare föreslås det även att vändspåret och spår 1 görs åtkomliga för även södergående tåg, genom anläggande av nya växlar norr om stationen, vilket skulle öka driftens flexibilitet och minska sårbarheten vid störningar.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tar till sig förslag om växelförbindelse åt nordost samt att förlänga plattformen. Detta kommer dock inte ske inom ramen för detta projekt. I projektet omöjliggörs inte en sådan utbyggnad i framtiden. Projektet utreder vilken typ av säker övergång som kommer att byggas, troligen blir det en plankorsning med bommar. Det är inte aktuellt med ekodukt då det är en passage för vilda djur, vilket inte ingår inom ramen för projektet.

Den planerade utformningen av vändspåret kommer att lösa de problem som finns på Älvängens station i dagsläget och hanterar även behov för överskådlig framtid.

Synpunkt om växlar

Det har inkommit en synpunkt beträffande järnvägens utformning med förslag om att anlägga två växlar åt nordost från det planerade vändspåret ut till huvudlinjen. Detta för att möjliggöra att tåg även ska kunna växlas åt nordost. Möjligheten att växla åt nordost skulle minska störningar vid till exempel påkörningar av djur vid stationen. I sådana situationer, där både spår 1 och 2 kommer behöva stängas av under räddnings- och uppröjningsarbetet, kommer även tåg som ska vidare norrut ha möjlighet att passera förbi stationen. Kostnaden för ytterligare två växlar är troligen försumbar relativt hela projektets kostnad, men vinsten bedöms vara större än försumbar.

Trafikverket svarar:

Trafikverket hänvisar till svaret i föregående yttrande.

3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Övriga myndigheter och organisation har fått brev med information om samrådet. Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under samrådstiden 4 april till 6 maj 2025. Nedan sammanfattas inkomna yttranden.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet hänvisar i detta skede till länsstyrelsen som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Solör Bioenergi Fjärrvärme AB

Solör Bioenergi Fjärrvärme AB har inkommit med information om att de har en ledning som passerar genom utredningsområdet. Ledningen får inte påverkas eller riskeras att ta skada av planerade åtgärder.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen. Trafikverket kommer fortsätta ha samråd med Solör Bioenergi Fjärrvärme AB för att minimera eventuell påverkan.

Jordbruksverket

Jordbruksverket kommer inte att lämna några synpunkter i ärendet.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten har tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Sveriges geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) avstår från att granska remissen och hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har tagit del av samrådsunderlaget och har noterat att projektet inte förefaller påverka något vatten eller vattendrag för sjötrafik. Sjöfartsverket uppfattar det inte heller, utifrån underlaget, som att ytorna som tas i anspråk påverkar fastigheter eller anläggningar som Sjöfartsverket svarar för. Mot bakgrund av ovanstående har Sjöfartsverket inga synpunkter på det aktuella samrådsunderlaget.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta och bekräftar att ytor som tas i anspråk inte påverkar fastigheter eller anläggningar som Sjöfartsverket svarar för.

SMHI

SMHI noterar att det i underlaget beskrivs att majoriteten av utredningsområdet skulle hamna under vatten vid et 100-årsflöde i Göta älv enligt den översvämningskartering som utförts av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). I rapporten anges det dock att ”flöden i Göta älv har beräknats med flödesscenarior som bestämts utifrån gällande vattenrättsliga bestämmelser, historisk praxis när bestämmelserna frångåtts och för den tekniska kapaciteten vid dammanläggningen i Vargön. Dessa flödesscenarier har valts eftersom systemet Vänern-Göta älv inte passar att beskriva med frekvensanalys av vattenföringsserier som normalt används för att beräkna ett flöde med t.ex. 100 års återkomsttid (100-årsflödet). SMHI noterar att flödesscenariot motsvarade 1030 m³/s (maximal tappningsmängd enligt gällande vattendom) redovisas i underlaget som att det motsvarar ett 100-årsflöde. SMHI anser att översvämningsrisken bör tas i beaktande eftersom planerat vändspår utgör viktig infrastruktur.

SMHI ser att vald lokalisering har en betydande risk för översvämning och konsekvenserna av denna bör redovisas tydligt i kommande utredningar. I kommande MKB förutsätter SMHI att åtgärder för att motverka att översvämning av utredningsområdet beskrivs. I kommande skede bör översvämningskarteringens kvalitet i det område som är aktuellt säkerställas. SMHI ser fram emot de nämna klimatkalkyler som ska göras i kommande MKB som även inkluderar förslag på hur projektets påverkan på klimatet kan minska.

Trafikverket svarar:

Trafikverket hänvisar till svaret under Länsstyrelsens yttrande gällande översvämningar.

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) avgör om en miljökonsekvensbeskrivning kommer upprättas, eller om miljöaspekterna istället kommer beskrivas i en plan- och miljöbeskrivning.

Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk (SFV) informerar om att de har tagit del av allmänt tillgängligt material på Trafikverkets hemsida, men avstår att yttra sig då den aktuella järnvägsplanen inte direkt eller indirekt berör någon SFV-förvaltad fastighet.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Ale el

Ale el har inkommit med information om att de har ett flertal elledningar inom området som måste beaktas och hanteras vid en eventuell utbyggnad av spåret. Att flytta dessa ledningar om spårarbeten skulle krävas anses inte möjligt och därför förespråkas en lösning som låter ledningarna ligga kvar i nuvarande lägen. Vidare informerar Ale el om att de inte har något emot en förlängning av spåret, men att de helst hade sett en lösning där syftet kan uppnås utan att fördelningsstationen och dess närområde berörs av byggnation.

Ale el meddelar också att de har ytterligare ledningar inom utredningsområdet. Dessa ledningar kan flyttas och hanteras om planerade åtgärder kräver det och arbetet bekostas i sådant fall av Trafikverket.

Ale el bedömer att det möjligen blir intrång på den sydöstra delen av deras fastighet, enligt alternativ 2 och 3. De poängterar att det är mycket viktigt att de även i fortsättningen har möjlighet att hantera in- och uttransport av transformatorer.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen. Trafikverket kommer fortsätta ha samråd med Ale el för att minimera eventuell påverkan.

Bedömningen om att det blir intrång på fastigheten i alternativ 2 och 3 är korrekt, men det kommer säkerställas att in- och utfartsvägen inte blockeras och planerade åtgärder kommer därmed inte att påverka möjlighet att hantera in- och uttransport av transformatorer.

Statens geotekniska institut

Statens geotekniska institut (SGI) vill uppmärksamma Trafikverket om att stabilitetsförhållanden vid Göta älv och Grönån kan inverka på hur stort område som behövs för järnvägsplanen. SGI önskar även att Trafikverket kollar på hur stabilitetsförhållanden kan påverka den nya anläggningen och vilken grundläggning som behövs för nytt spår med mera.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det inför kommande geotekniska utredningar.

Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har tagit del av föreliggande underlag och har inga synpunkter.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Västtrafik

Västtrafik har inkommit med yttrande gällande felskrivning under kapitel 4.2.1 där det anges att regionaltåget går mellan Göteborg C och Trollhättan. Tåget trafikerar mellan Göteborg C och Vänersborg.

Västtrafik upplyser även om att dagens pendelparkering har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och att de platser som försvinner i och med planerade åtgärder behöver ersättas.

Västtrafik förordar i första hand alternativ 2 och i andra hand alternativ 1. Dessa alternativ ger den mest flexibla tågföringen, där tåg kan gå till och från uppställning samtidigt som vändspåret används. I alternativ 3 blir uppställda tåg inlåsta i högre grad och kan också ställa till problem om det blir driftstörning på ett tåg som stör längst ut på uppställningsspåret.

Trafikverket svarar:

Trafikverket upprättar felskrivningen under kapitel 4.2.1 i planbeskrivningen.

Ersättning av parkeringsplatser kommer att utredas.

Trafikverket noterar detta och tar med sig det inför kommande arbete.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna och har inga synpunkter, då de i dagsläget inte har några anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

3.2.1.1 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har den 5 september 2025, med samrådsunderlag (daterat 2025-05-30) samt samrådsredogörelse (daterat 2025-05-30) som underlag, beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därför kommer ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att utföras utan i stället tas en miljöbeskrivning fram.

3.2.1.2 Synpunkter under skede samrådshandling

Den 18 februari 2026 skickades en samrådsremiss avseende anläggningens utformning till länsstyrelsen för deras yttrande. Länsstyrelsen har inte inkommit med yttrande i skede samrådshandling.

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Den 18 februari 2026 skickades en samrådsremiss avseende anläggningens utformning till Ale kommun för deras yttrande.

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av Ale kommun den 20 mars 2026 under ett samrådsmöte.

Ale kommun menar att det bör finnas ett avtal som säkerställer att åtgärder vidtas för ersättning av gröna värden och för kulvertering och att ett sådant bör finnas på plats innan planen ställs ut för granskning. Trafikverket svarar att detta kan drivas utanför järnvägsplanen ifall kommunen har ett sådant önskemål. Bedöms kompensationsåtgärder som nödvändiga, beskrivs dessa i sin helhet i granskningshandlingens planbeskrivning och detaljer hanteras i senare skede i arbete med bygghandling. Ale kommun menar att det är viktigt att uppföljning av korrekta åtgärder görs.

Ale kommun lyfter frågan om angöring till perrongen och att ramp samt trappa till plankorsningen är placerade på järnvägsområde, vilket innebär att kommunens detaljplan behöver lägga detta område som kvartersmark för järnvägsändamål. Kommunen ser att detta kan bli en konflikt, eftersom kommunen då vill möjliggöra ett torn och en allmän gång- och cykelväg som passerar plankorsningen, samtidigt som Trafikverkets avsikt i planen är att ha en ramp där. Ale kommun menar att frågan måste redas ut innan planerna kan fastställas, eftersom det annars finns en tydlig risk för krock mellan uppläggen. Trafikverket frågar hur långt arbetet med tornet har kommit och ifall det finns någon uppskattning av totalkostnad. Ale

kommun svarar att man håller på att skissa på tornet och att det finns sektioner framtagna. När materialet går ut på samråd kommer Trafikverket få ta del av det. Ale kommun poängterar att frågan behöver hanteras framåt.

Vidare lyfter Ale kommun att den yta Trafikverket har angett för ramp och trappa medför begränsat med utrymme för att ta sig förbi, vilket innebär att passagen blir trång. Ale kommun konstaterar att det sannolikt inte är särskilt många fotgängare som passerar där, men att sektionen är smal. Även vändningsmöjlighet för de som skjutsar till tågen försvinner. Frågan lyfts därför som ett medskick för att behandlas mer i detalj i kommande yttrande. Trafikverket svarar att detta noteras.

Kommunen har den 17 april lämnat in ett skriftligt yttrande angående PM Berörda detaljplaner. I yttrandet meddelar de att de delar Trafikverkets bedömning gällande vilka detaljplaner som berörs samt dess påverkan. De informerar om att de har påbörjat arbetet med att ta fram en ny detaljplan som avser omfatta hela järnvägsplanens område.

De lyfter dock att kommunen och Trafikverket inte är överens om utformningen av järnvägsanläggningen samt om ersättning av de parkeringsplatser som tas i anspråk av tillkommande järnväg. Kommunen ser således inte att det undantag som kan göras gällande att en järnvägsplan fastställs i strid mot gällande detaljplan är lämpligt i detta fall, då det finns en risk att även den nya detaljplanen och järnvägsplanen är motstridiga. Kommunens målsättning är att samråd ska ske under andra kvartalet 2026, granskning under fjärde kvartalet 2026 och antagande under andra kvartalet 2027.

Ale kommun har även inkommit med ett skriftligt yttrande den 30 april 2026 som ett svar på samrådsremissen. I yttrandet lyfter kommunen att de är positiva till kapacitetsförbättringar av järnvägen och ser utbyggnaden av vändspår som ett strategiskt viktigt steg. Kommunen önskar dock att Trafikverket beaktar den fysiska planeringen och säkerställer att en eventuell utbyggnad av vändspåret till ett förbigångsspår inte omöjliggörs.

Kommunen betonar att tillkommande vändspår och plankorsning tar bort det enda trafiksäkra planskilda sättet att korsa järnvägen och E45. Mot bakgrund av att området rymmer flera viktiga målpunkter för både barn och vuxna, samt att det finns planer på att utveckla området med nya verksamheter och rekreationsmöjligheter, anser kommunen att en planskild passage är nödvändig för att upprätthålla god trafiksäkerhet.

Vidare påpekar kommunen att de motsätter sig föreslagen järnvägsplan så länge endast alternativet med plankorsning finns. Kommunen har informerat Trafikverket att samhällsbyggnadsförvaltningen har beslutat att den detaljplan som kommunen tar fram för att möjliggöra för vändspåret ska möjliggöra en planskild passage över det tillkommande vändspåret.

Kommunen bedömer att tillskapandet av plankorsningen är en ändring från dagens trafiksäkra situation och att ändringen medför trafiksäkerhetspåverkan och risk för personskada, och kräver att Trafikverket genomför en riskanalys.

Kommunen tydliggör att parkeringarna som tas i anspråk behöver ersättas när vändspåret byggs, då parkeringsplatserna som regel är fullbelagda. Ale kommun föreslår att ett parkeringshus ska uppföras, som behöver finansieras av Trafikverket. Komfortfördelarna som ett parkeringshus medför skulle kunna kompensera för det längre avståndet mellan parkering och perrongen.

Kommunen lyfter att den geotekniska utredningen som har genomförts inte bedömer påverkan på stabiliteten mot konstruktioner i direkt anslutande områden eller till vilken omfattning marken sätter sig till följd av planerad spårförlängning. Kommunen anser därför att utredningen behöver kompletteras för att klargöra detta.

Kommunen meddelar att de delar Trafikverkets bedömning om att genomförandet av järnvägsplanen endast får en liten negativ konsekvens för de ekologiska värdena i Rallatébäcken under förutsättning att kompensationsåtgärder genomförs i Rallatébäcken nedströms planområdet. Förslag på en sådan kompensation är att ta bort spräng- och krossten, att ge bäckfåran en slingrande dragning och att lägga ut block, sten och grus på botten för att skapa stånd-, lek- och uppväxtplatser samt att plantera skuggande vegetation på delar av sträckan.

Kommunen meddelar att de medger undantag från bygglov enligt plan- och bygglagen.

Den 1 juni 2026 hölls ett möte mellan Ale kommun och Trafikverket. Nedan redovisas en sammanfattning av mötet.

Ale kommun informerar om att en geoteknisk utredning samt en kostnadsbedömning för den föreslagna stationsbyggnaden i form av ett fjärde torn pågår. Trafikverket framhåller att kommunen behöver försäkra Trafikverket om att ett fjärde torn ska uppföras. Det behöver ske innan granskningsperioden för järnvägsplanen så att det kan säkerställas att järnvägsplanen överensstämmer med detaljplanen. I det fall politiken inte medger finansiering för ett fjärde torn kommer kommunen ändra detaljplanen så att den inte strider mot järnvägsplanen. Vidare meddelar kommunen att tornet ansluter till Trafikverkets nya järnvägsfastighet, kommunen behöver således ta hänsyn till Trafikverkets regelverk avseende järnvägen.

Ale kommun lyfter att kvartersmark vid teknikbyggnaden överlappar mark som är avsedd för planerad gång- och cykelväg i detaljplanen. Trafikverket tar med sig detta och kollar vad som kan göras på platsen.

Ale kommun efterfrågar information om vilka ledningar som berörs samt om de behöver flyttas. Kommunen lyfter att de vill flytta sina egna ledningar, om det skulle bli aktuellt att flytta dessa. Trafikverket återkommer till kommunen med information avseende detta.

Trafikverket informerar om att omledning av cyklister under byggtiden kommer att utredas inom ramen för granskningshandlingen.

För fortsatta dialoger kring järnvägsplanen och detaljplanen bokar Ale kommun och Trafikverket in månadsvisa möten.

Den 17 augusti 2026 hölls ytterligare ett möte mellan Ale kommun och Trafikverket. Nedan redovisas en sammanfattning av mötet.

Trafikverket nämner att det är svårt att justera teknikbyggnadens position då det skulle påverka järnvägsanläggningen. Istället kollar kommunen om det är möjligt att flytta på gång- och cykelvägens planerade dragning.

Trafikverket informerar om att eventuella krav från Trafikverket gällande planbestämmelser och avgränsning av kvartersmarken vid tornet delges Ale kommun efter beslut om finansiering.

Ale kommun lyfter att de ser ett behov av att upprätta ett exploateringsavtal som ska omfatta utbyggnad av ny gång- och cykelväg, ny vändplats, parkeringsplatser, ledningar och kompensationsåtgärder för Rallatébäcken. Ale kommun tar fram ett utkast och skickar det till Trafikverket när det är färdigt.

Ale kommun informerar om att processen med Västtrafik gällande överlämnandet av avtalet kring pendelparkeringen pågår. Avsikten är att ansvaret för anläggningen flyttas över från västsvenska paketet till Ale kommun. Därefter tecknar Ale kommun ett avtal med Västtrafik om dessa platser. Ersättning av parkeringsplatserna ska då betalas till Ale kommun.

Den 22 september 2026 hölls ett möte mellan Ale kommun och Trafikverket. Nedan redovisas en sammanfattning av mötet.

Ale kommun meddelar att samhällsbyggnadsnämnden inte kan ta beslut om investeringen i tornet förrän i april 2027. Detaljplanen kommer därför tills vidare utgå från en bomanläggning, i enlighet med järnvägsplanen. Ale kommuns intention är dock att kunna fatta beslut om en investering i ett torn under våren 2027. Ale kommun informerar även om att plankartorna för detaljplanen kommer utgå från järnvägsområdet enligt järnvägsplanen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket kommer säkerställa att en eventuell utbyggnad av vändspåret till ett förbigångsspår inte omöjliggörs.

Ale kommun har i besked om planläggning, daterat 2025-01-02, godkänt den föreslagna planändringen för området. Därför förutsätter Trafikverket att kommunen håller sig till sitt beslut. Trafikverket avser att gå vidare med alternativet med plankorsning. Detta bedöms vara den lösning som bäst uppfyller projektets behov inom ramen för järnvägsplanen. Trafikverket bedömer samtidigt att valet av plankorsning inte i sig utesluter att Ale kommun kan gå vidare med anläggande av ett torn. Trafikverket kan föra fortsatt dialog med kommunen om förutsättningarna för en sådan lösning. Om en del av den budget som avsatts för plankorsningen inte behöver tas i anspråk kan Trafikverket använda dessa medel som medfinansiering till kommunens åtgärd.

I november 2021 genomförde Trafikverket en väsentlighetsbedömning enligt CSM-RA, vilken fastslog att åtgärden inte utgör en väsentlig förändring. Löpande riskworkshops har genomförts där projektets olika risker har behandlats och där även risker med plankorsningen har beaktats. Trafikverket bedömer att en anläggning med bommar utgör en lämplig lösning med hänsyn till platsens förutsättningar. För att ytterligare minimera risken för personer att ta sig förbi fällda bommar, kan komplettering göras med bomkjolar och stängsel.

Minimikravet i detta fall är ett vägskydd med enbart ljud och ljus. Trafikverket har trots detta valt att tillämpa en högre skyddsnivå genom att anlägga en bomanläggning.

Parkeringsplatser som tas bort i samband med planerade åtgärder kommer att ersättas i enlighet med expropriationslagens ersättningsregler. Trafikverket anser inte att ett parkeringshus står i rimlig proportion till skadan.

De bedömningar som Ale kommun efterfrågar avseende geoteknisk påverkan har utretts inom ramen för den geotekniska utredning som Trafikverket har genomfört. I skede granskningshandling kommer planbeskrivningen att kompletteras med en tydligare redovisning av resultatet från den geotekniska utredningen och de bedömningar som ligger till grund för järnvägsplanen Trafikverket noterar kommunens förslag på kompensationsåtgärder. Hur ingreppen kommer kompenseras kommer att utredas vidare i dialog med Ale kommun.

3.2.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

De enskilda som kan antas bli särskilt berörda har fått brev med information om samrådet. Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under samrådstiden 2 mars till 20 mars 2026. Nedan sammanfattas inkomna yttranden.

Pendelparkering

En synpunkt har inkommit gällande pendlarparkering och att det finns en farhåga att det uppstår en negativ påverkan på tillgång till parkeringsplatser och förseningar på grund av transporter av byggmaterial till projektet. Synpunkten gäller även att antal parkeringsplatser bör bibehållas alternativt utökas samt att byggtrafik inte bör ske mellan vissa angivna klockslag, då det riskerar att orsaka förseningar.

Trafikverket svarar:

Parkeringsplatser som tas bort i samband med planerade åtgärder kommer att ersättas i enlighet med expropriationslagens ersättningsregler. Ale kommun utreder tillsammans med Västtrafik möjlig lokalisering för nya parkeringsplatser. Transporter av byggmaterial kommer att planeras och anpassas för att minimera risken för förseningar.

3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Övriga myndigheter och organisation har fått brev med information om samrådet. Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under samrådstiden 2 mars till 20 mars 2026. Nedan sammanfattas inkomna yttranden.

Polismyndigheten

Polismyndigheten har av misstag lämnat synpunkt på samrådsunderlaget istället för samrådshandlingen, vilket Trafikverket har uppmärksammat myndigheten. Myndigheten har inte inkommit med något nytt yttrande för samrådshandlingen. Nedan redovisas den del av yttrandet som är relevant för samrådshandlingen.

Polismyndigheten kan se att Trafikverket tagit höjd för många viktiga frågor som till exempel trafik under byggtid, men menar att skyddsåtgärder för oskyddade trafikanter under byggskedet behöver ses över. De lyfter att cyklister som använder cykelleden Ale runt behöver omledas/ledas förbi området på ett säkert sätt.

Trafikverket svarar:

Trafikverket kommer att se över skyddsåtgärder för oskyddade trafikanter under byggskedet. Hantering av omledning cykelleden under byggtid kompletteras i granskningshandlingens planbeskrivning.

Elsäkerhetsverket

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

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Bohus Räddningstjänsteförbund
Räddningstjänsten beskriver ett behov av tydligare redovisning av räddningstjänstens åtkomst till området, inklusive uppställningsplatser för räddningsfordon samt en mer detaljerad karta som visar förändrad spårdragning. De efterfrågar även dialog med Trafikverket kring eventuell komplettering av utrustning för räddningsfrånkoppling.

Räddningstjänsten anser att det behöver klargöras att uppställning av tåg avser persontåg (inte godståg/farligt gods). Dessutom saknas beskrivning av brandvattenförsörjning och hantering av släckvatten, vilket är särskilt viktigt med tanke på närheten till Göta älv.

Räddningstjänsten betonar behovet av åtgärder för att begränsa tillträde till spårområdet och minska risken för spårspring, både under byggtid och i färdig anläggning. Inga åtgärder för suicidprevention redovisas, trots att järnvägen är en känd riskplats.
Räddningstjänsten efterfrågar en mer detaljerad beskrivning av teknikkioskens placering och utformning, särskilt med hänsyn till närheten till transportled för farligt gods.

Räddningstjänsten önskar få ta del av en beskrivning som anger lås och tillträde till området i samband med nytt stängsel utanför spår 1.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tar med sig frågan gällande räddningstjänstens åtkomst till området. En mer detaljerad karta som visar förändrad spårdragning kommer att tas fram i bygghandlingsskedet och delges räddningstjänsten. Trafikverket tar en dialog med räddningstjänsten kring eventuell komplettering av utrustning för räddningsfrånkoppling.

Trafikverket kompletterar planbeskrivningen med förtydligande om att vänd- och uppställningsspåret planeras för persontåg. Frågan om brandvattenförsörjning och hantering av släckvatten kommer inte att hanteras i järnvägsplanen. Det kan bli aktuellt att hantera frågorna i bygghandlingsskedet.

Tåget färdas mellan 10-50km/timme och området kommer att stängslas in, likt som det är i dagsläget. Trafikverket anser därför inte att planerade åtgärder kräver ytterligare säkerhetsåtgärder. I bygghandlingen kommer Trafikverket titta på åtgärder för att motverka spårspring vid plankorsningen, som exempelvis bomkjol eller pyramidmatta.

Detaljer kring teknikkioskens placering och funktion kommer att fastställas på plankartan. Räddningstjänstens tillträdesmöjlighet i och med nytt stängsel kommer att utredas i granskningshandlingen.

Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk avstår från att yttra sig i ärendet då de inte har några fastigheter eller rättigheter som är berörda.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Statens geotekniska institut

SGI meddelar att deras tidigare yttrande från samrådsunderlaget kvarstår, där de önskade att Trafikverket uppmärksammar stabilitetsförhållanden vid Göta älv och Grönån i kommande geoteknisk utredning, samt hur detta eventuellt kan påverka den nya anläggningen. De menar att det kan inverka på hur stort område som behövs för järnvägsplanen och även vilken grundläggning som behövs för nytt spår med mera.

Trafikverket svarar:

Trafikverket har utrett stabilitetsförhållanden vid Göta älv och Grönån i tidigare genomförd geoteknisk fältundersökning och har utifrån det tagit fram grundläggningsrekomendationer, som redovisas i underlag till planen.

SMHI

SMHI anser att det inte framgår tydligt hur ett 100-årsflöde hanteras inom projektet, särskilt med hänsyn till befintlig sträckning. De anser att konsekvenserna av ett sådant flöde behöver redovisas tydligare samt att åtgärder för att minska negativ påverkan bör tas fram. De anser att det inte framgår om framtida klimatförändringar har beaktats i bedömningen av 100-årsflöden. SMHI betonar att framtida flöden sannolikt blir högre än dagens och att analyser bör göras utifrån anläggningens förväntade livslängd.

SMHI lyfter även vikten av att minska klimatpåverkan under byggtiden, exempelvis genom att utreda möjligheten att använda förnybara bränslen eller eldrift för transporter och arbetsmaskiner.

Trafikverket svarar:

En kort sträcka av vändspåret ligger inom området som översvämmas vid ett 100-årsflöde. Men eftersom vändspåret endast kommer nyttjas av pendeltrafik och inte har en avgörande funktion för att upprätthålla trafiken på Norge/Vänerbanan bedöms konsekvenserna till följd av översvämningar bli begränsade.

Trafikverket tar med sig synpunkten att klimatförändringar sannolikt kommer innebära att framtida 100-årsflöden innebär högre flöden än idag, men hänvisar till ovan resonemang avseende möjlighet till anpassningar.

Trafikverket arbetar aktivt med att minska utsläpp av klimatgaser i bygg- och anläggningsprojekt. Det innebär bland annat att Trafikverket normalt ställer krav på att en viss del av drivmedlet ska utgöras av förnybara drivmedel.

Havs- och vattenmyndigheten

Myndigheten avstår från att lämna synpunkter. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Jordbruksverket

Jordbruksverket avstår att lämna några synpunkter i ärendet.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig i ärendet

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet avstår från att yttra sig i ärendet och hänvisar till länsstyrelsen som har det statliga kulturmiljöansvaret regionalt.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät avstår från att yttra sig i ärendet då de i dagsläget inte har några anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Västtrafik

Västtrafik ser positivt på valt alternativ för vändspår. Åtgärden bedöms förbättra kapaciteten och robustheten i tågtrafiken, vilket är positivt för kollektivtrafikens utveckling.

Västtrafik anser att det tydligt behöver framgå hur många pendelparkeringsplatser som påverkas av utbyggnaden samt att påverkan på pendelparkeringen behöver beskrivas med konkret så att det tydligt framgår hur många befintliga platser som försvinner.

Pendelparkeringen fyller en viktig funktion för kollektivtrafiken och det är av stor vikt att denna funktion bibehålls. Västtrafik anser därför att de parkeringsplatser som tas i anspråk ska ersättas med motsvarande antal platser i ett likvärdigt läge,

med samma funktion och tillgänglighet. Den berörda pendelparkeringen har uppförts genom gemensam finansiering av bland annat Trafikverket, VGR och Göteborgs stad inom ramen för västsvenska paketet. Vidare poängterar Västtrafik vikten av att nya parkeringsplatser finns innan befintliga platser tas i anspråk, så att tillgängligheten till kollektivtrafiken inte försämras under byggtiden.

Västtrafik bedömer att den föreslagna lösningen med bommar är en god lösning som ger ett tillräckligt skydd, särskilt med hänsyn till de relativt låga hastigheterna längs sträckan. De poängterar dock att det är viktigt att utformningen av passagen över spårområdet sker på ett sätt som minimerar risken för att resenärer genar över bommarna. Passagen bör därför inte stängas tidigare än nödvändigt, då detta kan skapa konflikter mellan resenärer som behöver ta sig till och från plattformarna.

Västtrafik ser fram emot fortsatt deltagande i planprocessen.

Trafikverket svarar:

Frågor avseende påverkan på pendelparkering, inklusive antal platser som tas i anspråk kommer att utredas och tydliggöras i planbeskrivningen.

Tillgänglighet till kollektivtrafiken under byggtid beaktas inom projektets planering tillsammans med berörda aktörer.

Trafikverket tar med sig frågan gällande passagen till kommande arbete med granskningshandlingen.

Ale El

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av Ale El den 16 mars 2026 under ett samrådsmöte.

Ale El lyfter att de behöver yta för att underhålla sitt stängsel och undrar om det är möjligt med en gemensam yta. Trafikverket anser att det bör vara rimligt med ett gemensamt stängsel för att spara utrymme. Ale El menar på att de har behov av ett högt stängsel, på omkring 2,20 – 2,40 meter och att det i sådant fall är rimligare med separata stängsel ifall utrymme finns. Trafikverket menar på att det vore mer gynnsamt för markanspråken att ha gemensamt stängsel. Ale El tar med sig frågan och återkommer.

Ale El ha även inkommit med skriftligt yttrande den 20 mars 2026. De informerar om att de i nuläget undersöker hur markintrånget på deras fastighet påverkar framtida transformatorbyten. Innan de kan fatta ett beslut i den frågan föreslår de att Ale El och Trafikverket träffas på plats tillsammans och konstaterar var eventuella nya gränser, staket och servitutsområden hamnar. Även säkerhetsavstånd till järnvägen och andra möjliga restriktioner som kan påverka föreslås tas upp vid detta tillfälle.

Ale El nämner återigen att de har två stora ledningspaket med högspänningskablar och tomrör som sträcker sig inom spårområdet. Dessa ledningar och rör är av mycket stor vikt och får inte komma till skada under byggprocessen.

Vidare nämner Ale El att det fortsatt är mycket viktigt att arbetet inte förorsakar vibrationer som påverkas deras transformatorer och övrig utrustning. De utgår från att det kommer att ske kontinuerlig vibrationsmätning under arbetets gång. De lyfter att både stationen och ledningar/rör även är känsliga för eventuella marksättningar och det måste vidtas åtgärder för att undvika detta.

Den 8 juni 2026 meddelade Ale El via ett e-postmeddelande att de har sett över möjligheten att få plats med kran och trailer vid ett framtida transformatorbyte i deras station Älvängen TT. Bedömningen är att den befintliga ställverksplanen, i nuvarande utformning, inte medger uppställning av kran och trailer bredvid varandra. För att möjliggöra detta skulle det krävas en utökning av ytan. I ett scenario där en eventuell överlåtelse av mark till Trafikverket skulle bli aktuell innebär det att sådana anpassningar kan behöva hanteras i samband med och som en följd av den förändrade markdispositionen.

Trafikverket svarar:

Den 12 maj 2026 genomförde Trafikverket ett platsbesök tillsammans med Ale El vid transformatorstationen i Älvängen. Vid platsbesöket bekräftades att Ale El hade uppfattat markanspråket korrekt.

Trafikverket kommer att ta hänsyn till de två stora ledningspaketen i detaljprojekteringen och ha fortsatt ledningssamordning med Ale El för att minimera påverkan.

Trafikverket tar med sig frågorna gällande sättningar och vibrationer och kommer att följa upp det under arbetet med bygghandlingen.

Alefiskarna

Alefiskarna vill speciellt lyfta deras oro kring de planerade åtgärderna som berör Rallatébäcken, den tilltänkta etableringsytan samt den potentiella påverkan på deras fastighet. De informerar om att Rallatébäcken utgör ett vattenekosystem med höga naturvärden, däribland lek- och uppväxtområden för öring samt habitat för andra känsliga vattenlevande arter. Erfarenhetsmässigt hyser denna typ av vattendrag även skyddsvärda arter som är särskilt känsliga för förändringar i vattenmiljö och hydromorfologi.

Alefiskarna anser att det saknas en tillräckligt tydlig och tekniskt underbyggd redovisning av hur planerade åtgärder kommer att påverka vattenkvaliteten, ekologisk status, känsliga arter och deras livsmiljöer. Konsekvenser vid normala driftförhållanden bör redovisas, likväl som konsekvenser vid extrema händelser såsom kraftig nederbörd, bräddning och haverier till exempel. Konsekvenser av grumling, föroreningsspridning och förändrade flöden bör särskilt analyseras i detalj.

Alefiskarna efterfrågar en tydlig redovisning av risker kopplade till olycksscenarier såsom bristande funktion i dagvattensystemet, utsläpp vid driftstörningar, spridning av föroreningar från arbetsmaskiner, transporter och etableringsytor. De nämnda faktorerna kan medföra att föroreningar når vattendraget, särskilt vid nederbörd eller ytavrinning.

Alefiskarna lyfter tydligt att de inte accepterar åtgärder som riskerar att påverka deras fastighet negativt i form av förändrade grundvattennivåer, förändrad avrinning och dränering och påverkan på markstabilitet.

Om den planerade etableringsytan tas i anspråk ställer Alefiskarna krav om att återställningen ska inkludera förbättringsåtgärder ur vattenvårdssynpunkt och inte enbart teknisk återställning. Det innebär exempelvis att åtgärder vidtas för att minska ytavrinning och föroreningsspridning, förbättra infiltration, återetablering av vegetation och skyddszoner och åtgärder som stärker vattenmiljön i avrinningsområdet.

Alefiskarna ställer krav på att Rallatébäcken bevaras i öppet och naturligt tillstånd i största möjliga mån, att ingen negativ påverkan sker på deras fastighet, en fördjupad utredning av hydrogeologi, vattenkvalitet, ekologiska konsekvenser, att risker vid extrema händelser redovisas, att etableringsytor återställs och förbättras ur vattenvårdssynpunkt och att arbeten inte utförs under känsliga perioder för fiskens lek.

Trafikverket svarar:

Trafikverket bedömer att underlaget till järnvägsplanen utgör en tillräcklig grund för att analysera planens påverkan på omgivningen, inklusive Rallatébäcken. Plan- och miljöbeskrivningen innefattar en bedömning av såväl vattenkvalitet som de naturvärden (eller ekologiska statusen) vilka är knutna till vattendraget.

Plan- och miljöbeskrivningen fokuserar primärt på den permanenta påverkan som uppstår i närområdet. Men eftersom byggskedet ofta är kritiskt, redogörs även detta mer ingående avseende vissa miljöaspekter.
Gällande Rallatébäcken gör Trafikverket bedömningen att byggskedet är särskilt kritiskt, då anläggningsarbetet riskerar att orsaka grumling. Denna grumling förväntas bli intensiv, men då goda förutsättningar finns för anpassning av genomförandet, bedömer den bli kortvarig och övergående. För att minska påverkan ytterligare kommer arbetena styras för att korta tiden då arbeten behöver ske direkt i vattenfåran. Trafikverket står fast i sin bedömning att påverkan på vattendragen bedöms bli liten.

Trafikverket gör bedömningen att arbetena vid Rallatébäcken omfattas av anmälningsplikt för vattenverksamhet. Trafikverket kommer därmed anmäla åtgärderna i vatten innan byggstart. Utbyggnaden bedöms emellertid inte medföra någon permanent påverkan på bäckens vattenkvalitet eller vattenflöden.

Trafikverket samråder med fastighetsägaren (Ale kommun) rörande möjligheterna att stärka naturvärdet i den öppna bäckfåra som kvarstår om järnvägsplanen vinner laga kraft. Omfattningen av dessa insatser ska stå i proportion till påverkan, men vilka åtgärder som kommer att genomföras kommer beslutas i detaljprojekteringen.

Plan- och miljöbeskrivningen innehåller en analys av händelser vid extrem nederbörd. Beskrivningar av andra extrema händelser, såsom miljöpåverkan vid olyckor eller haverier, har dock utelämnats. Sannolikheten för en incident vid uppställningsspåret bedöms som mycket liten, samtidigt som konsekvensen bedöms bli begränsad då spåret kommer nyttjas för pendeltrafik. Med anledningen av det bedöms det inte nödvändigt att komplettera handlingen med avseende detta.

Trafikverket kan inte se att Alefiskarna utgör fastighetsägare till någon av de fastigheter som berörs av järnvägsplanen. Lagen om byggande av järnväg innehåller bestämmelser som reglerar återställande av mark som tagits i anspråk tillfälligt under byggtiden. Mark som nyttjats tillfälligt ska återställas till befintligt skick i samråd med fastighetsägaren.

Försvarsmakten

Försvarsmakten bedömer att järnvägsplanen i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del. Järnvägsplanen berör inte några öppet utpekade riksintressen för totalförsvarets militära del.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Solör Bioenergi Fjärrvärme AB

Solör Bioenergi Fjärrvärme AB informerar om att de har en ledningsrätt med fjärrvärmeledningar inom området för järnvägsplanen, där risken för sättningar och försämrad åtkomst av ledningen behöver beaktas. De informerar om att en skada på ledningar innebär att en ny ledning behöver förläggas, då ledningen är förlagd genom styrd borrning i lermäktigheten. Vid skador på fjärrvärmeledningarna är det den som utfört arbete som är skyldig att ersätta ledningsägaren för de kostnader som till följd av skadan uppstår i samband med reparation, leveransbortfall och driftstörningar. Grundläggningen för nytt vändspår får inte förhindra eller försvåra möjligheterna till en förnyelse av fjärrvärmeledningen. Vid genomförande bör en geodetisk mätning av ledningens läge utföras före och efter åtgärd. Innan genomförandet påbörjas behöver ledningsägaren kontaktas för samråd och information.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tar med sig detta och kommer att ha fortsatt ledningssamordning med Solör Bioenergi Fjärrvärme AB. Vid eventuella skador kommer Trafikverket att reglera dessa enligt gällande lagstiftning.

Skanova

Skanova informerar om att de har markförlagda teleanläggningar inom planområdet och önskar att få behålla dessa i nuvarande läge så långt som möjligt för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Skanova vill delta i det inledande ledningssamordningsarbetet och bli inbjudna till samrådsmöten för att kunna samordna både nya och befintliga ledningar. I det fall Skanova tvingas vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra järnvägsplanen ska kostnadsfördelning mellan Trafikverket och Skanova ske enligt gällande avtal och lagar.

Skanova informerar om att ledningarnas lägen kan skickas digitalt i dwg-format via beställning från ledningskollen, om det är önskvärt att visa det i plankartan.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tar med sig detta och kommer att ha fortsatt ledningssamordning med Skanova.

Myndigheten för civilt försvar

Myndigheten för civilt försvar har av misstag lämnat synpunkt på samrådsunderlaget istället för samrådshandlingen. Myndigheten har därefter inkommit med ett e-postmeddelande där de preciserar vilka delar av yttrandet som är relevanta för samrådshandlingen, vilket redovisas nedan.

Myndigheten för civilt försvar ser positivt på att Trafikverket ska beakta risken för översvämning vid planering för ett nytt vändspår i Älvängen. Myndigheten vill uppmärksamma att flödet 1030 m3/s som redovisas i karteringen avser flödet vid maximal tappningsmängd enligt gällande vattendom. Flödet motsvarar inte ett 100 årsflöde såsom anges i samrådsunderlaget. Utöver flödet 1030 m3/s (maximal tappningsmängd enligt gällande vattendom) finns även karteringar för flödet 1200 m3/s (tappningsmängd motsvarande översvämningssituationen 2000) och flödet 1400 m3/s (maximal tappningsmängd som rent tekniskt skulle kunna tappas ur Vänern). Vidare vill Myndigheten uppmärksamma att en ny hydraulisk modell för Göta Älv kommer att tas fram under 2026.

Myndigheten informerar även om att det finns en hög risk för ras och skred längs Göta älv. För vidare uppgifter om ras och skred rekommenderar Myndigheten att Trafikverket tar kontakt med Statens geotekniska institut (SGI) som är förvaltningsmyndighet för geotekniska och miljögeotekniska frågor.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tar med sig synpunkten om att angivna mängder är flödesscenarier utifrån tappningsmängd och kommer förtydliga detta i planbeskrivningen. Även de olika flödesscenarier kommer att förtydligas i planbeskrivningen.

Trafikverket har utrett stabilitetsförhållanden i tidigare genomförd geoteknisk fältundersökning och har utifrån det tagit fram grundläggningsrekomendationer, som redovisas i underlag till planen.

Sveriges geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) avstår från att granska remissen och hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Trafikverket, 411 04 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4, 411 04 Göteborg

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

trafikverket.se