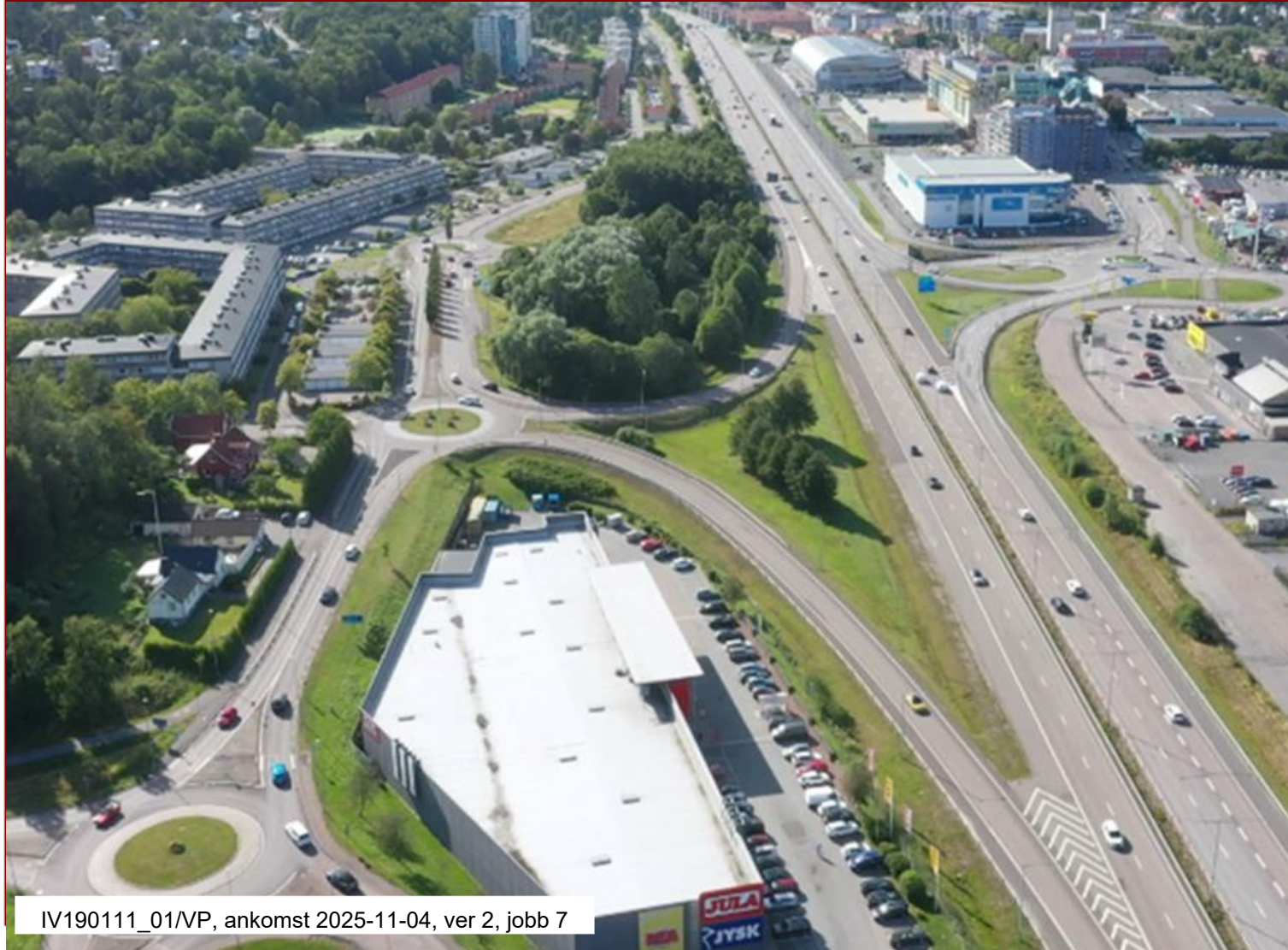


RAPPORT

Samrådsunderlag E20 Skultorpsmotet

Partille kommun, Västra Götalands län
2025-11-04



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå:

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – E20 Skultorpsmotet

Författare: Samantha Avramovic, Anna Wettermark, Norconsult AB

Dokumentdatum: 2025-11-04

Ärendenummer: TÄHS-2025-000206

Version: 0.9

Kontaktperson: Niklas Lökholm, Projektledare Trafikverket

Foto: Tagen från PM Trafikutredning E20 Partille – Partillemotet och Skultorpsmotet, daterad 2024-02-14 – Sebastian Hasselblom - drönarfoto 2022-06-14

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Inledning	7
2.1 Bakgrund brister och behov	7
2.2 Tidigare utredningar och underlag	8
2.3 Projektets ändamål och projektmål	8
2.4 Planerad åtgärd	9
3 Avgränsningar	10
3.1 Utrednings- och influensområde	10
3.2 Tidsmässig avgränsning	10
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	11
4.1 Naturresurser och markanvändning	11
4.1.1 Kommunala planer	11
4.1.2 Riksintressen och områdesskydd	13
4.1.3 Vattenförekomst	13
4.2 Miljöförutsättningar	14
4.2.1 Landskapskaraktär	14
4.2.2 Naturmiljö	16
4.2.3 Kulturmiljö	17
4.2.4 Rekreation och friluftsliv	19
4.3 Miljöbelastning och föroreningar	20
4.3.1 Boende och människors hälsa	20
4.3.2 Barriäreffekt	20
4.3.3 Buller och vibrationer	20
4.3.4 Farligt gods – risker för boende	21
4.3.5 Förorenade områden	21
4.3.6 Miljökvalitetsnormer	24
4.4 Väg och trafik	25
4.4.1 Vägnät och standard	25
4.4.2 Trafikmängd	27
4.4.3 Oskyddade trafikanter	28
4.4.4 Kollektivtrafik	28

4.4.5 Trafiksäkerhet.....	30
4.5 Byggnadstekniska förutsättningar.....	30
4.5.1 Geotekniska förhållanden	30
4.5.2 Avvattning.....	32
4.5.3 Ledningar	32
4.5.4 Belysning.....	33
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	36
5.1 Lokalisering	36
5.2 Föreslagna åtgärder	36
5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	39
5.3.1 Naturmiljö	39
5.3.2 Vattenmiljö.....	39
5.3.3 Kulturmiljö.....	39
5.3.4 Markföroreningar	40
5.3.5 Trafikmängder	40
5.3.6 Barriäreffekt.....	40
5.3.7 Buller	41
5.3.8 Störningar under byggtiden.....	41
6 Åtgärder	42
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	43
7.1 Samlad bedömning.....	43
7.2 Motivering.....	43
7.2.1 Vägåtgärdernas egenskaper.....	43
7.2.2 Miljöeffekter	43
8 Fortsatt arbete	44
8.1 Planläggning.....	44
8.2 Viktiga frågeställningar	44
9 Källor	46

1 Sammanfattning

Trafikverket Västra regionen har påbörjat arbetet med att ta fram en vägplan för projekt E20 Skulltorpsmotet i Partille kommun, Västra Götalands län. Vägplanen har nu status Samrådsunderlag som redovisar bakgrund, förutsättningar, principiella åtgärder och preliminära effekter av åtgärderna. Syftet med handlingen är framför allt att utgöra underlag för samråd, bland annat med enskilda som är särskilt berörda, men även med kommuner och myndigheter inför länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Ändamålet med projektet är att öka kapaciteten i Skulltorpsmotet med bibehållen trafiksäkerhet i den färdiga anläggningen. Detta görs för att klara den framtida trafikökningen i området och säkra framkomligheten i trafikinätet.

Det studerade området utgörs av Skulltorpsmotet som ansluter till E20 och flera kommunala vägar, bland annat Parallellvägen, Gamla Alingsåsvägen och Gamla Kronvägen. Skulltorpsmotet är beläget i ett verksamhetstätt område med handelsverksamhet på båda sidor av E20. Utöver dessa verksamheter finns även bostäder, förskola och skola i nära anslutning till platsen.

För att nå projektets ändamål planerar Trafikverket kapacitetshöjande åtgärder som inkluderar om- och nybyggnation på statligt och kommunalt vägnät. Bland åtgärderna ingår en ny cirkulationsplats, ombyggnation av befintlig cirkulationsplats, ny på- och avfartsramp, nya busshållplatser, ny gång- och cykelväg, ny belysning, ny utformning av bullerskydd samt rivning av delar av väg, GCM-väg, busshållplatser, belysning och cirkulationsplats.

Det finns inga närbelägna naturreservat eller Natura 2000-områden som bedöms påverkas av projektet. Utredningsområdet ligger inte inom något riksintresse för naturvård. Det finns två alléer som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken (1998:808) samt 1 § förordningen (1998:1252) om områdesskydd. I den sydöstra delen av området bedöms intrång i en allé inte kunna undvikas, vilket innebär att träd kommer att behöva fällas.

Inom det aktuella området finns inga kända fornlämningar. Kartstudier har visat att det inom, eller i anslutning, till föreslaget vägområde har funnits ett gårdsläge under åtminstone 1830-talet, vilket skulle kunna bli föremål för fornlämningsbedömning om lämningar påträffas.

Trafikverkets bedömning är att vägåtgärderna inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt 11-13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966). Varken vägåtgärdernas karaktär eller deras miljöeffekter bedöms vara sådana att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, särskilt med beaktande till föreslagna åtgärder mot negativa effekter. De miljöeffekter som bedöms uppkomma bedöms vara lokala och av den storlek att planerade åtgärder inte bedöms ha betydande miljöpåverkan.

2 Inledning

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

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

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

2.1 Bakgrund brister och behov

Trafikverket har tidigare tagit fram åtgärdsvalsstudien *E20 Trafikplatser Partille* på uppdrag av Västra Götalandsregionen (VGR). Studien initierades till följd av en tidigare tecknad avsiktsförklaring mellan Trafikverket, VGR och Partille kommun från år 2021 (*(Partillevägen/Landvettervägen (väg 535), del II, sträckan Furulund-Partillemotet (TRV 2020/1968)*). Åtgärdsvalsstudiens syfte har varit att analysera hur Partillemotet och Skultorpsmotet påverkas av pågående och planerade utvecklingsinsatser inom Partille kommun. Studien har även syftat till att ta fram förslag på åtgärder för att tillgodose trafikplatsernas funktioner och framtida kapacitetsbehov.

Skultorpsmotet, beläget i östra Partille, i Partille kommun, är ett mot som ansluter till E20 och som består av fyra cirkulationsplatser, se Figur 1. Motet ansluter till Parallellvägen/Gamla Alingsåsvägen i söder som är en viktig genomfartsgata i Partille tätort. Det är en viktig gata för personresor och kollektivtrafik. En längsgående gång- och cykelväg finns på vägens södra sida som också är del av skolväg.



Figur 1. Översiktsbild, Skulltorpsmotet och anslutande vägar.

De trafikanalyser som utfördes i åtgärdsvalsstudien resulterade i att kapacitetsbrister uppstår i nuvarande trafiksystem och att Skulltorpsmotet med sin nuvarande utformning inte har tillräcklig kapacitet för att klara de framtida trafikflödena. Kapacitetsbristen i trafiksystemet påverkar även den framtida trafiksäkerheten längs E20 negativt genom att köer bildas på avfartsramperna och fortsätter ut på motorvägen.

2.2 Tidigare utredningar och underlag

Följande utredning ligger till grund för uppdraget:

- E20 Trafikplatser Partille, Åtgärdsvalsstudie, TRV 2023–112321 med tillhörande bilagor

2.3 Projektets ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att öka kapaciteten i Skulltorpsmotet med bibehållen trafiksäkerhet i den färdiga anläggningen. Följande projektmål som uppfyller ändamålet har identifierats:

- Anläggningen ska få en ökad kapacitet efter genomförd åtgärd
- Den färdigställda trafikplatsen ska smälta in på platsen och upplevas höra ihop med omkringliggande anläggning
- Möjliggöra för byggnation av Trafiksystem centrala Partille

- Trafikflöden på E20 ska inte försämrats under byggtid, varken för Räddningstjänsten eller övrig trafik i området
- Trafikplatsen ska vara attraktiv, även för oskyddade trafikanter, där gång-, cykel- och kollektivtrafik får ta plats

2.4 Planerad åtgärd

För att nå projektets ändamål och projektmål planerar Trafikverket kapacitetshöjande åtgärder som inkluderar om- och nybyggnation på statligt och kommunalt vägnät. Bland åtgärderna ingår:

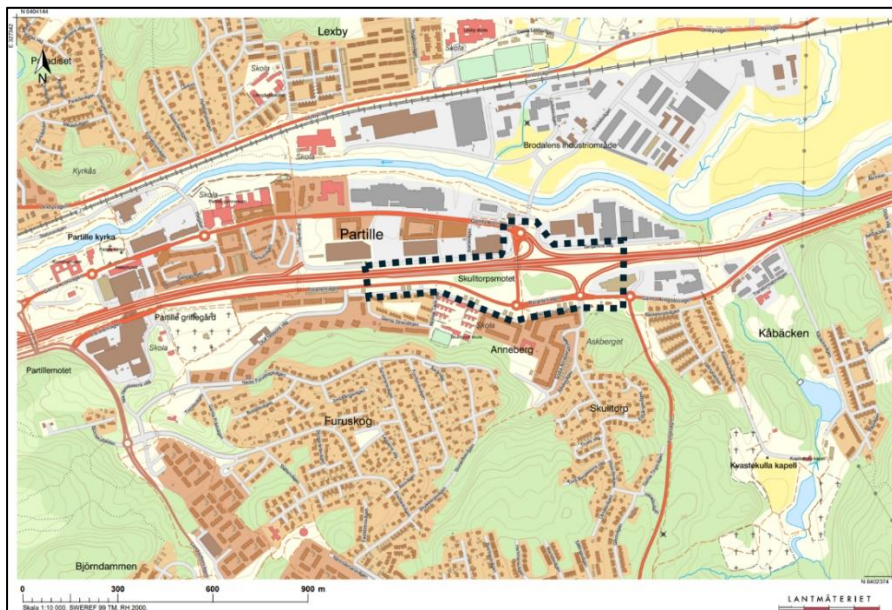
- En ny cirkulationsplats
- Ombyggnation av befintlig cirkulationsplats
- Ny påfartsramp samt ombyggnation av befintlig påfartsramp inklusive räcke
- Ny avfartsramp inklusive räcke
- Nya busshållplatser
- Ny GCM-väg
- Ny belysning
- Rivning av väg, GCM-väg, busshållplatser, belysning och cirkulationsplats
- Ny utformning för bullerskydd i samband med ny cirkulationsplats.

Mer ingående information om planerad åtgärd går att läsa på sida 36 i avsnitt 5.2 *Föreslagna åtgärder*.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområde är det område som täcker in tänkbara lokaliseringar och utformningar samt ytor som kan komma att behövas tillfälligt under byggtiden för uppställningsplatser m.m. Inför detta samrådsunderlag har ett utredningsområde identifierats som omfattar befintliga Skultorpsmotet och som begränsas i väst i höjd med Gamla Strandlinjen, i öst vid Tingsvägen, i söder vid Västra och Östra Annebergsvägen samt i norr längs Arenavägen, Benjamins väg och Gamla Kronvägen, se Figur 2.



Figur 2. Karta över utredningsområdet vid Skultorpsmotet.

Influensområdet är det område där miljöeffekter kan uppstå till följd av den planerade väganläggningen och kan även omfatta ytor utanför utredningsområdet. Då influensområdet varierar påtagligt för olika miljöaspekter anges ingen avgränsning på karta. I stället framgår hur, och inom vilka områden, olika miljöaspekter bedöms bli påverkade i kapitel 5.

3.2 Tidsmässig avgränsning

Vägplanen förväntas vinna laga kraft under sommaren år 2027. En bygghandling tas fram under samma period som fastställelseprövningen och planeras färdigställas vid samma tidpunkt som lagakraftvunnen plan, det vill säga under sommaren 2027.

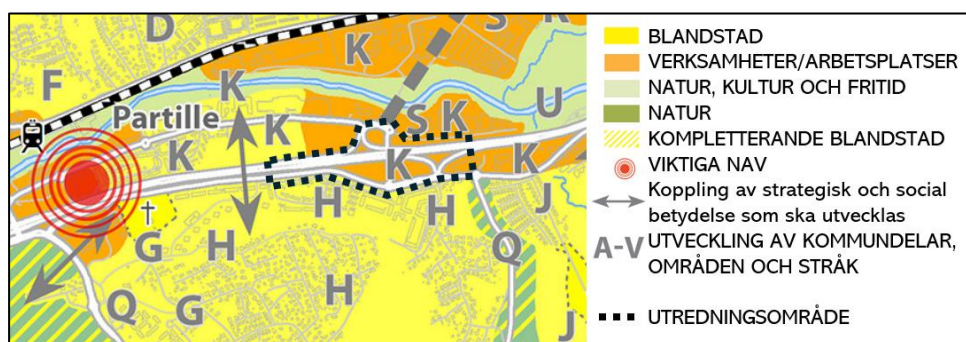
Byggnation planeras starta hösten år 2027 och anläggningen planeras öppna för trafik sommaren år 2028. Prognosåret för projektet är 2050.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Naturresurser och markanvändning

Det aktuella området kring E20 vid Skultorpsmotet domineras av infrastruktur, handelsverksamheter och större trafikleder.

Markanvändningen i området norr om Skultorpsmotet består till stora del av verksamheter. Söder om utredningsområdet finns bostadsområden, skola och service. Även kommunens översiktsplan (ÖP) för år 2035, antagen 2017-12-12, redovisar motsvarande uppdelning i planens målbild för framtida markanvändning, se utdrag ur ÖP i Figur 3.



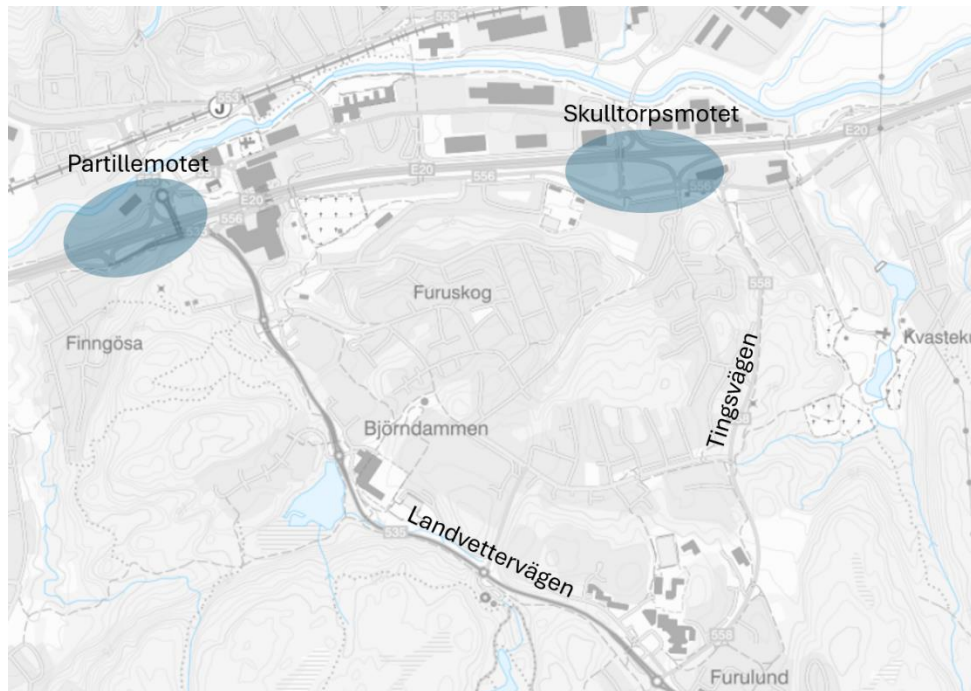
Figur 3. Centrala Partilles markanvändning (Källa: Partille kommuns översiktsplan)

4.1.1 Kommunala planer

I Partille kommuns översiktsplan nämns att det förväntas byggas en stor mängd bostäder de kommande åren i form av förtätning men även nya bostadsområden i kommunen. Detta innebär att nya kompletterande lösningar för infrastrukturen behövs. Utvecklingen kring Landvettervägen och dess kopplingar är en central fråga för Partilles utveckling och det är här bebyggelsen förväntas öka som mest. Landvettervägens utveckling till stadsgata är av central betydelse enligt översiktsplanen.

För att möjliggöra omvandling av Landvettervägen från genomfartsgata till stadsgata samarbetar Partille kommun med Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Västtrafik för att förnya det centrala trafiksystemet i Partille. Infrastrukturprojektet, så kallat Trafiksystem centrala Partille, se Figur 4, inkluderar planer på att omvandla norra delen av Landvettervägen till en kommunal stadsgata samt förbättringar av Partille- och Skultorpsmotet. En ny lokal och regional tvärförbindelse, Brännetleden, som också är en del av Trafiksystem centrala Partille

planeras anläggas öster om Tingsvägen då Tingsvägens befintliga standard bedöms vara bristfällig.



Figur 4. Trafiksystem centrala Partille.

4.1.1.1 Befintliga detaljplaner

Det finns flera detaljplanelagda områden kring Skultorpsmotet, se Figur 5. Stora delar av Skultorpsmotet ligger utanför detaljplanelagt område medan vissa delar av vägen omfattas av befintliga detaljplaner:

- Norr om E20 ingår avfartsramp och påfartsramp samt cirkulationsplats i detaljplan *Dp 1402-P2023/2 Detaljplan för Partille 11:8 m. fl Östra centrum med ändringar.*
- Gamla Alingsåsvägen utgör del av detaljplan *Dp 1402-P40 Ändring av detaljplan för verksamhets- och trafikområde vid Gamla Alingsåsvägen.*



Figur 5. Detaljplanelagda områden kring Skultorpsmotet markerade med blått.

4.1.2 Riksintressen och områdesskydd

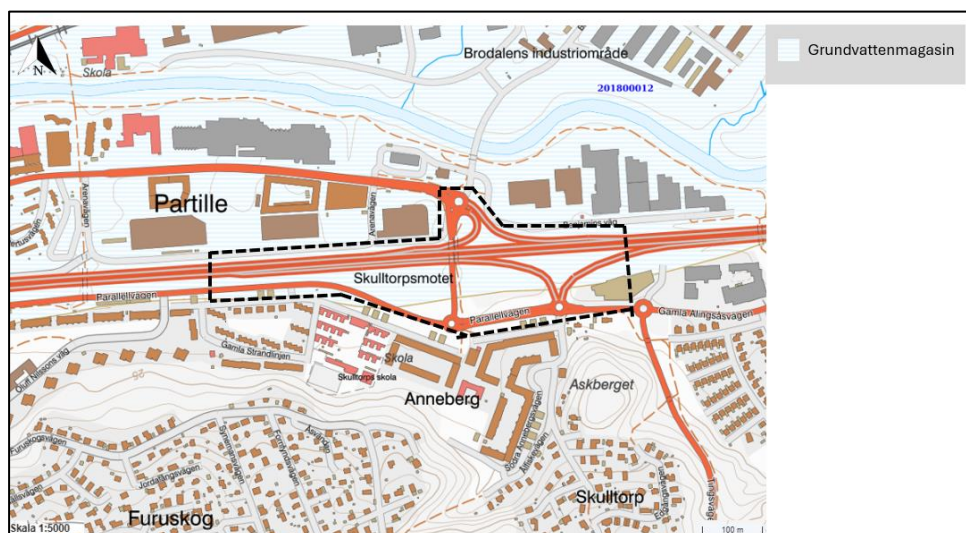
Utredningsområdet ligger inte inom något utpekat riksintresse (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2025). Såvitt återfinns ca 0,2 km norr om aktuellt område är ett Natura 2000-område och ligger inom art- och habitatdirektivet (SCI) (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2017).

E20 är en riksväg som är av riksintresse för kommunikationer (Trafikverkets beslut om riksintresseanspråk, 2025). Detta innebär att vägen är viktig för Sveriges transportnät och dess kopplingar till andra länder.

4.1.3 Vattenförekomst

Tillgängligt kartmaterial visar att det inte förekommer några ytliga vattenförekomster inom det aktuella projekteringsområdet. Såvitt (SE640726-127 722) är belägen cirka 0,2 kilometer från Skultorpsmotet.

Delar av projekteringsområdet ligger inom ett ytligt grundvattenmagasin (Lexby-Anneberg) och består huvudsakligen av jordakvifer; grundvattenmagasinet befinner sig i jordlager och överlagras inte av något annat definierat magasin i jord, se Figur 6. Uttagningsmöjligheterna bedöms vara mycket små, 1–5 liter per sekund. Det förekommer inga uttag av dricksvatten från detta grundvattenmagasin.



Figur 6. Utdrag ur SGU:s kartvisare över grundvattenmagasin (SGU, 2025). Svart streckat område visar utredningsområde.

Inga brunnar återfinns inom utredningsområdet (SGU, 2025). Intill utredningsområdets nordvästra del återfinns en energibrunn med osäkert läge.

Inga markavttningsföretag finns inom utredningsområdet (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2025).

Grundvattenmagasinet är redan påverkat lokalt genom den befintliga skärningen under E20:an (Allingsåsleden) vid Brodalsvägen, där vattenomledning redan är etablerad. Inga pumphus har noterats i området, vilket medför att grundvattnet bedöms återfinnas djupare under marken.

Det aktuella projekteringsområdet bedöms inte påverka Säveåns vattenförekomst, grundvattenmagasinet Lexby-Anneberg, brunnar eller markavttningsföretag. Vattenförekomster kommer därför inte att utredas vidare.

4.2 Miljöförutsättningar

4.2.1 Landskapskaraktär

I den övergripande skalan utgörs landskapet vid Skultorpsmotet av sitt läge i Säveåns dalgång. Platsen för Skultorpsmotet ligger i anslutning till E20 Alingsåsleden i Partille kommun.

Skultorpsmotet är beläget i ett verksamhetstätt område med handelsverksamhet på båda sidor av E20. Utöver dessa verksamheter

finns även bostäder, förskola och skola i nära anslutning till platsen. Bostäderna utgörs närmst av flerfamiljsbostäder. Öster och söder om dessa finns även områden med villor.

Längs med delar av sträckan förbi Skulltorpsmotet sträcker sig ett bullerplank. Bullerplankets nedre del utgörs av betong medan den övre delen består av perforerad metall, delvis genomsiktig.

Innanför bullerplanket finns områden med naturliga grupper av relativt storvuxna planteringar som även dem utgör en barriär mellan E20 och Parallellvägen. Utöver dessa grupper med naturlika planteringar finns även solitära träd och trädrader planterade längs med Parallellvägen. Cirkulationsplatserna vid motet är enkelt gestaltade med träd, gräsmatta och enstaka punktplanteringar med annuella växter. Runt om cirkulationsplatserna är marken belagd som natursten i form av storgatsten. I övrigt består ytskikten runt busshållplatser och längs med gång- och cykelvägen av betongmarksten, betongkantstöd och asfalt.

Skulltorpsmotet ansluter till Gamla Alingsåsvägen som utgör en viktig gata för personresor och kollektivtrafik. Den längsgående gång- och cykelvägen som löper söder om Parallellvägen och Alingsåsvägen kan med tanke på närhet till skola och förskola även förmodas utgöra en viktig skolväg.

4.2.2 Naturmiljö

Inom området återfinns två mindre, till ytan, unga skogsområden och två alléer som omfattas av det generella biotopskyddet, se Figur 8.

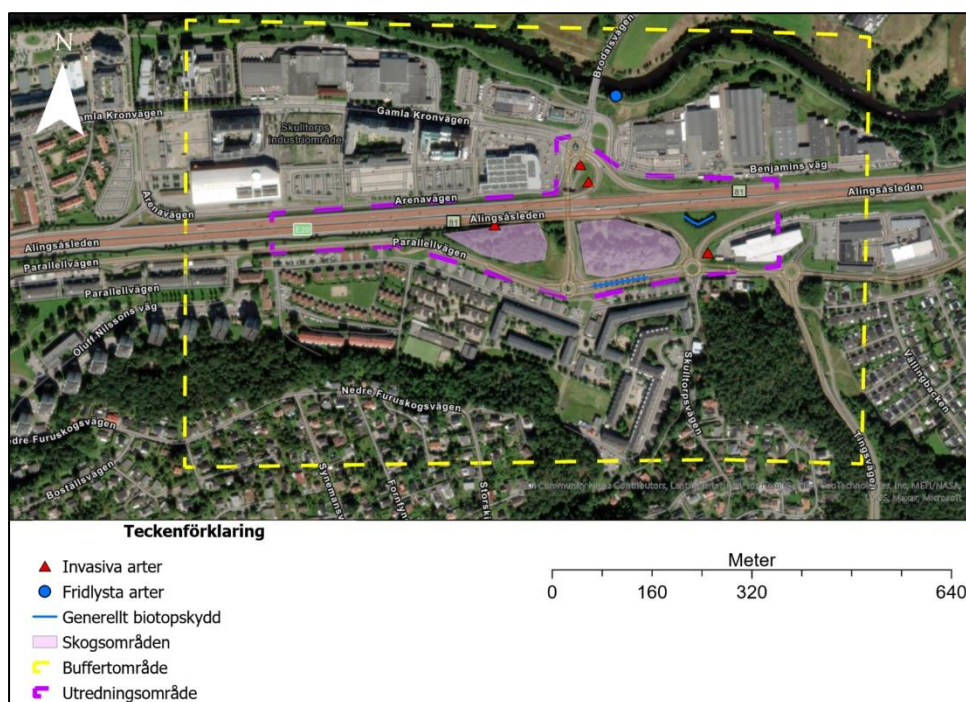
Med hjälp av ortofoton från år 1960/1975 kan man se att de två mindre skogsområdena uppkom för cirka 50 år sedan. Innan skogen uppkom bestod området av brukad åkermark. Vid platsbesök (2025-06-11) noterades att områdena består av unga björkar med inslag av andra lövträd, och att de är relativt igenväxta av högväxta triviala arter och sly, se Figur 7.



Figur 7. Bild inom ett av skogsområdena. (Källa: Norconsult Sverige AB, tagen 2025-06-11)

Utdrag från Artportalen inom området och cirka 0,2 km buffert runt området påvisar att flertal arter återfinns inom buffertområdet. Av dessa arter är det endast mistel som är av intressen och som är fridlyst enligt artskyddsförordningen (SFS 2007:845). Misteln är dock rapporterad nära Säveån och bedöms därmed inte påverkas av projektet. De flesta arter som har rapporterats inom området är fågelarter där inga av arterna eller specifika livsmiljöer bedöms påverkas av projektet.

Inom projektområdet har de invasiva arterna vresros, jättebalsamin och parkslide observerats, se Figur 8. Förutom dessa tre invasiva arter har också svarttall (hög risk för invasivitet) och ginnalalonn (potentiell risk för invasivitet) observerats. Vid platsbesöket (2025-06-11) påträffades också parkslide vid befintligt bullerskyddsplank och vid Jysk samt blomsterlupin vid cirkulationsplatsen i mitten.



Figur 8. Karta över de två mindre till ytan skogsområdena, de två avgränsade alléerna och observerade invasiva arter.

4.2.3 Kulturmiljö

Tillgängligt kartmaterial visar inga forn-/kulturlämningar inom aktuellt område (Partille kommun, 2002); (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2025); (Riksantikvarieämbetet, 2025a); (Riksantikvarieämbetet, 2025b).

I historisk tid har utredningsområdet utgjort inägor till Partille samt Skultorps byar och genomskurits av den äldre landsvägen mellan

Göteborg och Stockholm. Fram till 1700-talets mitt förefaller utredningsområdet ha varit obebyggt och brukats som åker- och ängsmark. På kartmaterial från 1830-talet finns det ett gårdsläge uppfört utmed landsvägen intill utredningsområdets sydvästra del, se Figur 9.

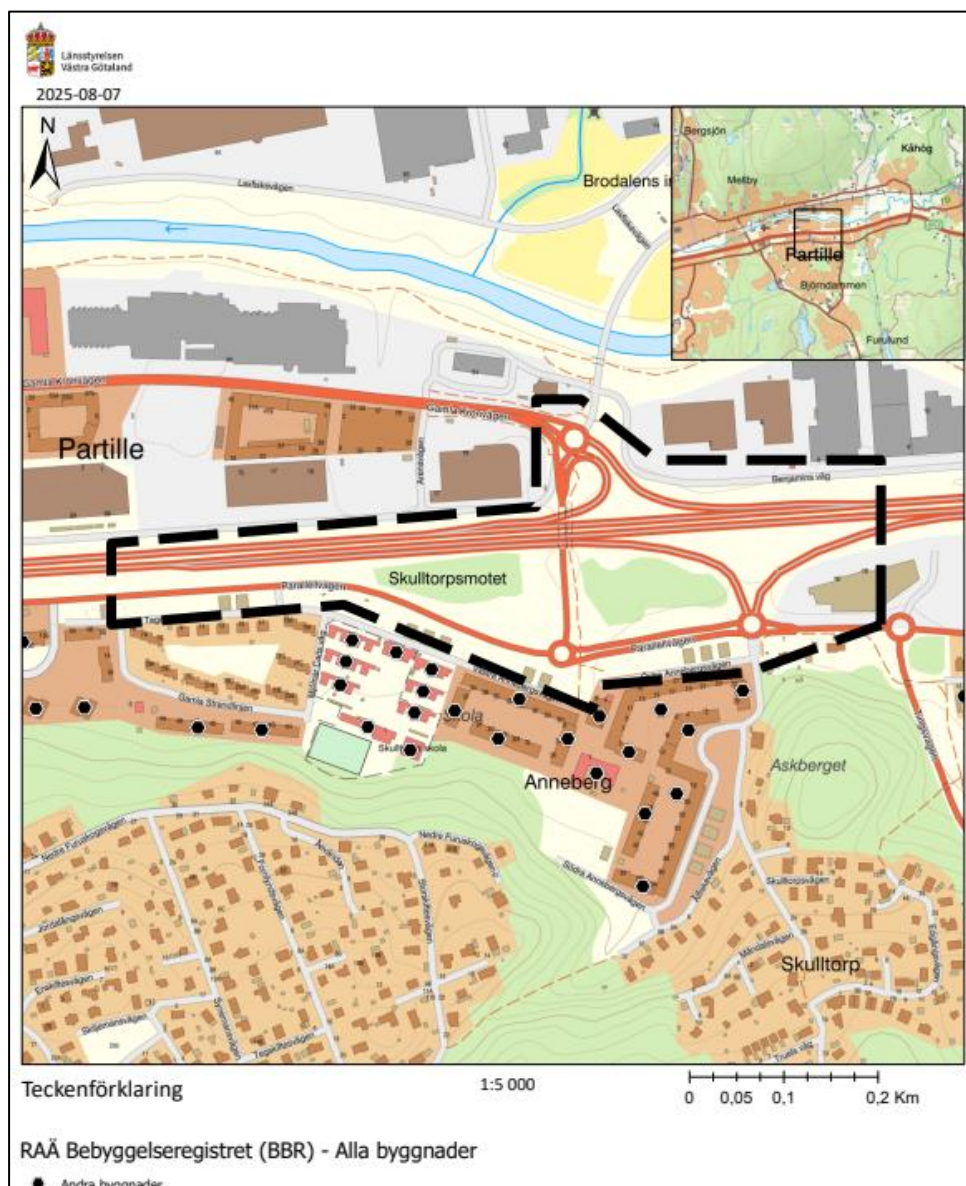


Figur 9. Laga skifteskarta 1833, där det berörda gårdsläget är inringat i rött. Svart cirkel visar ungefärligt utredningsområde.

Under 1900-talets första hälft är gårdsläget borta och hela utredningsområdet nyttjas återigen som jordbruksmark. I samband med byggandet av väg E20 under mitten av 1960-talet skars den äldre landsvägen av, för att några år senare dras om och ges en sträckning längre söderut (nuvarande Parallellvägen).

Cirka 0,3 km öster om aktuellt område återfinns en fornlämning i form av vägmärke (milstolpe, RAÄ-nummer L1969:9060) (Riksantikvarieämbetet, 2025a). Aktuellt område bedöms ej påverka identifierad fornlämning.

I anslutning till utredningsområdet, söder om Parallellvägen, finns två bostadsområden (Anneberg) uppförda 1964 som är utpekade av Partille kommun genom det s.k. Storstadsprojektet. Utpekandet innebär att "ett bebyggelseobjekt bedömts ha kulturvärden i kunskapsunderlag, planeringsunderlag eller beslutsunderlag", se Figur 10 (Riksantikvarieämbetet, 2025b).



Figur 10. Utdrag ur Länsstyrelsen Västra Götalands informationskarta (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2025).

Det kan finnas ännu ej kända lämningar i området. Då det område som kommer att beröras till stora delar består av befintlig väg bedöms förekomst av okända lämningar inte vara särskilt sannolikt.

4.2.4 Rekreation och friluftsliv

Det finns inga utpekade anläggningar eller miljöer som bedömts som särskilt värdefulla för rekreation eller friluftsliv. De mindre grönytor som förekommer i anslutning till trafiklederna utgörs i huvudsak av restytor eller buffertzoner. De saknar både tillgänglighet och funktionella kvaliteter som möjliggör vistelse, rörelse eller naturupplevelse.

I Partille kommuns översiktsplan är ambitionen att bland annat stärka gång- och cykeltrafikens kopplingar samt att öka tillgängligheten till närliggande områden med möjligheter för aktivitet, rekreation och naturupplevelse (Partille kommun, 2017). Utredningsområdet utpekas däremot inte som ett särskilt intressant eller prioriterat område i detta avseende. Därav kommer miljöaspekten inte hanteras vidare i kommande planskede.

4.3 Miljöbelastning och föroreningar

4.3.1 Boende och människors hälsa

Bostadshus återfinns söder om Parallellvägen. De närmast belägna bostadshusen söder om Skulltorpsmotet består av flerbostadshus i fyra våningar, varav bottenvåning utgörs av garage.

Skulltorps skola är belägen strax väster om flerbostadshusen. Här går cirka 220 elever (uppgifter från 2023/24) från förskoleklass till och med årskurs fem.

Väster om Skulltorps skola återfinns enbostadshus i två våningar.

4.3.2 Barriäreffekt

Befintliga vägar medför barriäreffekter för djur och natur genom att separera delar av Skulltorpsmotet. Skulltorpsmotet bedöms inte ha någon större barriäreffekt för fordonsförare eller oskyddade trafikanter.

Befintliga gång- och cykelbanor längs Parallellvägen, Gamla Alingsåsvägen, Brodalsvägen och Gamla Kronvägen medför en god tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

4.3.3 Buller och vibrationer

Inom utredningsområdet finns befintliga bullerskärmar på bägge sidor om E20 på sträckan från Skulltorpsmotet och västerut. Dessa har en nedre del utförd i betong och en övre del utförd i genomsiktligt material. Ungefärlig placering av befintliga bullerskärmar redovisas i Figur 11 med orange linje.

Något befintligt underlag för befintliga ljudnivåer vid bostäder och skola är inte känt.



Figur 11. Befintliga bullerskärmar.

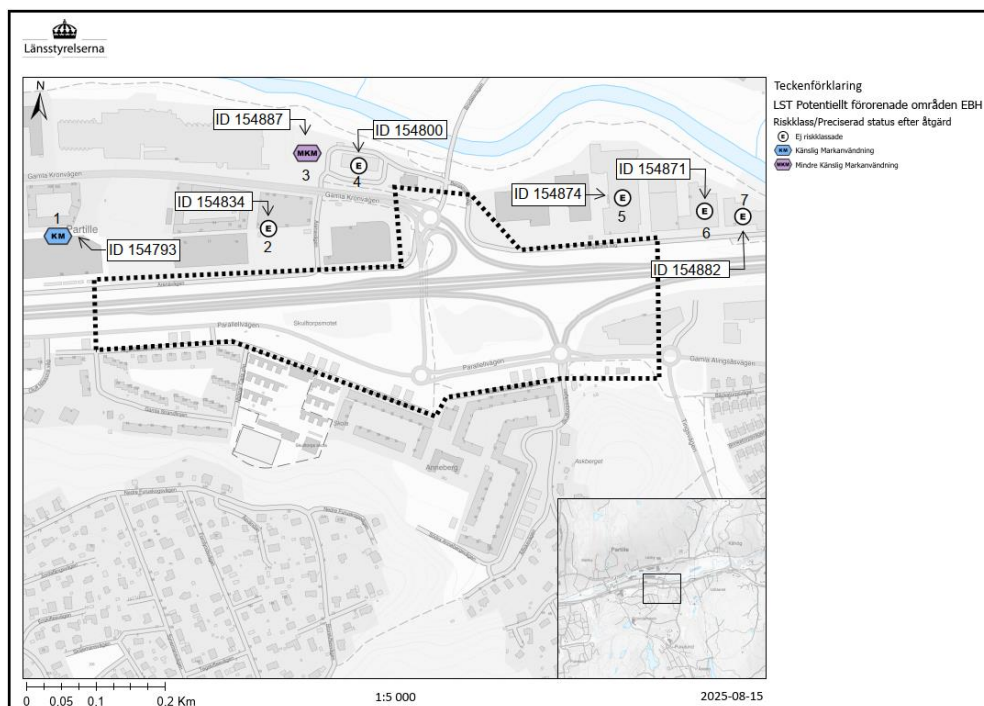
4.3.4 Farligt gods – risker för boende

Väg E20 är utpekad primärväg för transporter med farligt gods. Enligt en kartläggning genomförd av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap skedde cirka 24 230 transporter av farligt gods år 2006. På vägen transporterades farligt gods i alla ADR-klasser. Störst andel av transporterna var i ADR-klass 3 Brandfarliga vätskor.

Själva av- och påfarterna till/från E20 är inte utpekade som farligt godsled.

4.3.5 Förorenade områden

Norr om planområdet finns ett flertal objekt registrerade i Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden (EBH-stödet) (Länsstyrelsen, 2025). Objekt id: 154834, 154800, 154874, 154887, 154882, 154793 och 154871, se Figur 12 med tillhörande Tabell 1. Samtliga identifierade objekt återfinns norr (nedströms) utredningsområdet.



Figur 12. Utdrag ur EBH-stödet (Länsstyrelsen, 2025). Svart markering visar ungefärligt planområde. Se Tabell 1 för mer information om respektive objekt.

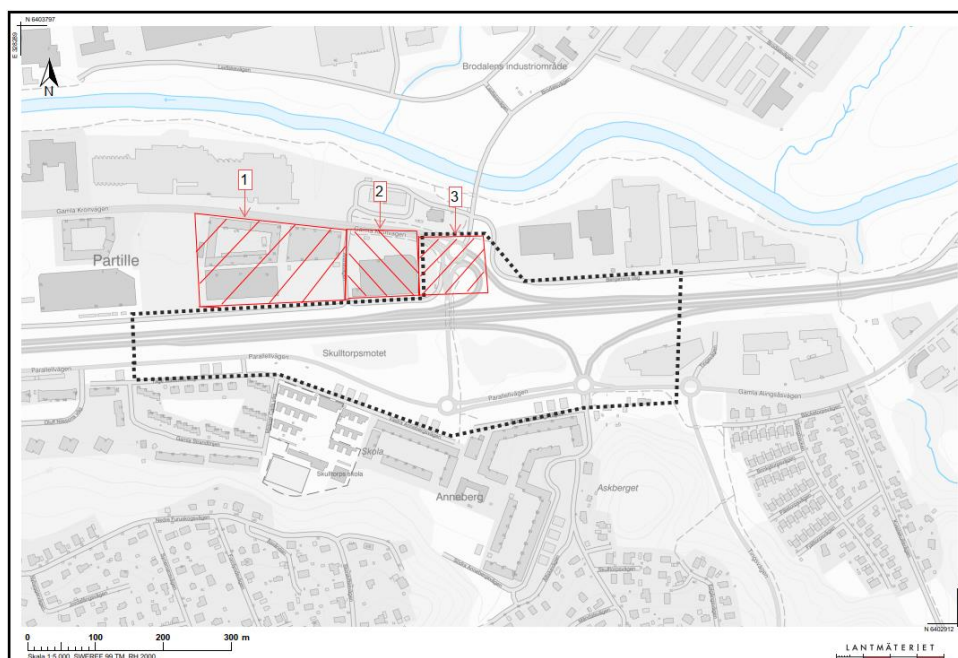
Tabell 1. Lista med förorenade och potentiellt förorenade områden norr om planeringsområdet (Länsstyrelsen, 2025) (Naturvårdsverket, 2024a). För hänvisning till karta se Figur 12.

Nummer	ObjektID	Primär bransch	Branschspecifika föroreningar
1	154793	Tungmetall-gjuteri	Koppar (Cu), Bly (Pb)
2	154834	Verkstads-industri - med halogenerade lösningsmedel	Klorerade alifater (Tri- och Tetrakloreten, Dikloreten), Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren)
3	154887	Förbrännings-anläggning	Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren)
4	154800	Drivmedels-hantering	Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), Aromatiska kolväten (Bensen, Xylen, Toluen)
5	154874	Verkstadsindustri - med halogenerade lösningsmedel	Klorerade alifater (Tri- och Tetrakloreten, Dikloreten), Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren)

Nummer	ObjektID	Primär bransch	Branschspecifika föroreningar
6	154871	Oljedepå	Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), Aromatiska kolväten (Bensen, Xylen, Toluen)
7	154882	Bilvårds-anläggning, bilverkstad samt åkeri	Alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren)

Tidigare undersökningar inom och i närområdet

Ett flertal miljötekniska markundersökningar har genomförts i anslutning till utredningsområdet, varav en undersökning inkluderar norra delen av området, se Figur 13.



Figur 13. Platser där tidigare miljötekniska markundersökningar har genomförts. Områdena är markerade med 1, 2 och 3.

Område 1 undersöktes år 2013 (Sandström Miljö & Säkerhetskonsult, 2013). Erhållna analysresultat visar att i den västra delen av fastigheten uppmättes förhöjda halter av polycykliska aromatiska kolväten (PAH) överskridande Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Asfaltsprover uttogs och fältanalyser indikerade ingen tjärasfalt.

Område 2 undersöktes år 2017 (Cowi, 2017). Inga av de analyserade parametrarna överskred Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM).

Område 3 undersöktes år 2013 (Vectura, 2013). Inga analyserade parametrar överskred Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM. Berörda området innefattar den norra cirkulationsplatsen.

Diffusa föroreningskällor

Biltrafik anses vara en diffus föroreningskälla och kan ge upphov till föroreningar, vanligtvis metaller och PAH:er (Trafikverket, 2014).

Då inga miljötekniska undersökningar har genomförts inom utredningsområdet, bortsett från undersökningen i område 3, kommer en miljöteknisk markundersökning att utföras i det kommande arbetet för att identifiera och utreda eventuella föroreningar i jorden samt för att bedöma massornas föroreningsinnehåll inför eventuell masshantering.

4.3.6 Miljökvalitetsnormer

Enligt 5 kap 1 § miljöbalken (1998:808) får regeringen för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Dessa föreskrifter kallas miljökvalitetsnormer

Ytvatten - Säveån (SE640726-127 722)

Säveån (SE640726-127 722) är belägen cirka 0,2 kilometer norr om Skultorpsmotet. Säveån uppnår för närvarande måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Den måttliga ekologiska statusen beror främst på måttliga täthetsvärden för fisk i rinnande vatten samt en otillfredsställande hydrologisk regim. Den kemiska statusen är otillräcklig på grund av förekomst av bromerade difenyletrar, kvicksilver samt polycykliska aromatiska kolväten (PAH), vilket är ett generellt problem i svenska vattenförekomster. Det aktuella projekteringsområdet bedöms inte påverka Säveåns vattenförekomst och därmed inte heller de miljökvalitetsnormer som gäller för Säveån.

Grundvatten

Miljökvalitetsnormer för grundvatten beskriver vilken kvantitet och kemisk status ett vatten ska uppnå (Sveriges geologiska undersökning (SGU), 2024). Aktuellt grundvattenmagasin inom projekteringsområdet är redan påverkat lokalt genom den befintliga skärningen under E20 (Allingsåsleden) vid Brodalsvägen, där vattenomledning redan är

etablerad. Då grundvattenmagasinet redan är påverkad bedöms miljö kvalitetsnormerna inte påverkas av aktuell ombyggnation.

Omgivningsbuller

Miljö kvalitetsnormerna för omgivningsbuller är en målsättning som innebär att Trafikverket har en skyldighet att sträva efter att omgivningsbuller från trafik inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Genomförandet av projektet bedöms emellertid inte påverka dagens bullersituation nämnvärd (se avsnitt 4.3.3). Om det längre fram i planprocessen bedöms finnas risk att riktvärden överskrids kommer Trafikverket att utreda behov av eventuella bullerskyddsåtgärder.

Utomhusluft

Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet. Det finns idag normer för svaveloxid, kväveoxider, bly, partiklar (sot (PM₁₀) och PM_{2,5}), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. Nya verksamheter som leder till att normerna överskrids får inte etableras (Naturvårdsverket, 2024b).

Områden där miljö kvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas utgörs främst av högtrafikerade vägar i större tätorter med slutna gaturum och begränsad luftomsättning (Länsstyrelsen i Jönköpings län, 2003).

Den aktuella sträckan av E20 som löper igenom Partille passerar ett verksamhetstät område med mestadels handelsverksamhet utan slutna gaturum eller andra begränsningar av luftomsättningen. Baserat på detta bedöms det inte finnas risk för att gällande miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids till följd av projektet.

Sammanfattning

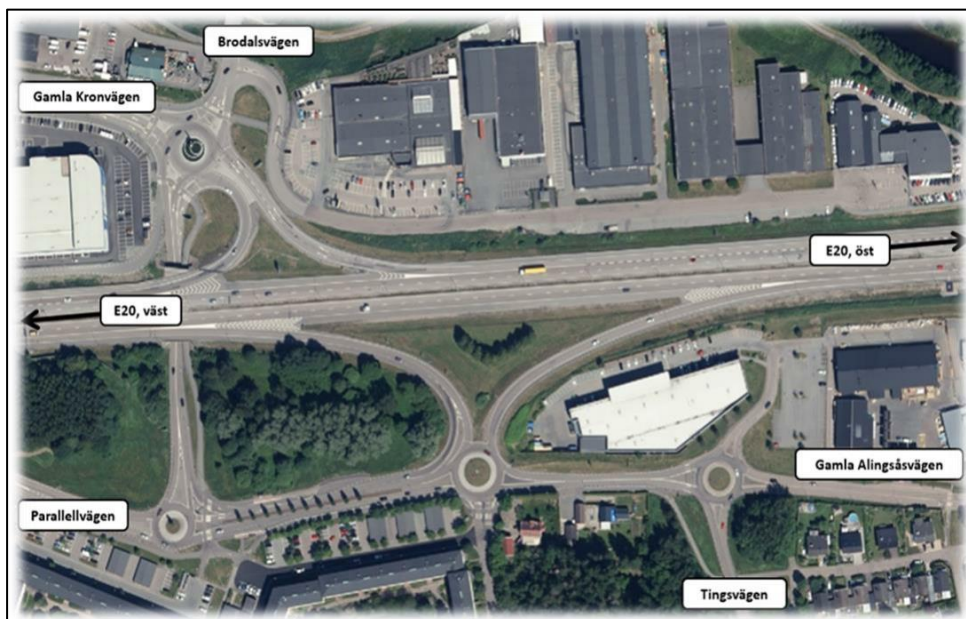
Då ovannämnda miljö kvalitetsnormer inte bedöms påverkas av projektet kommer de inte att behandlas vidare i vidare planarbete.

4.4 Väg och trafik

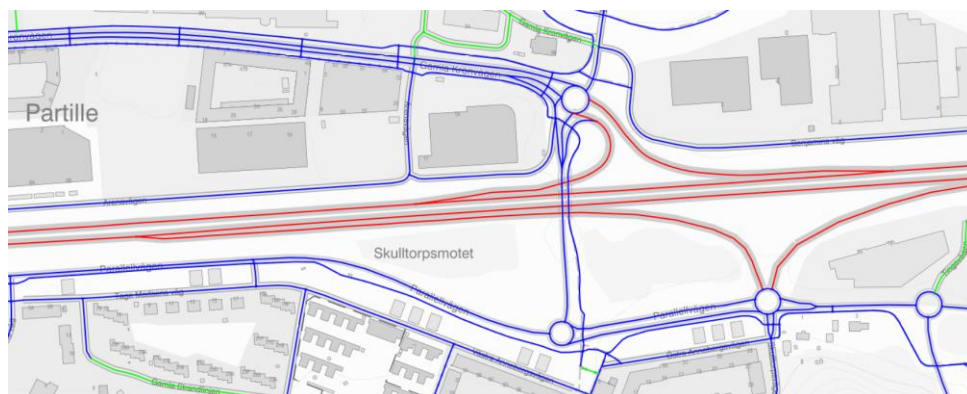
4.4.1 Vägnät och standard

Skulltorpsmotet har trafikplatsnummer 81 på väg E20 och är ett mot/trafikplats som har byggts om ett flertal gånger. Två cirkulationsplatser tillhör motet och två cirkulationsplatser ligger på lokalvägnätet. Motet/trafikplatsen ansluter till Parallellvägen/Gamla Alingsåsvägen på södra sidan om väg E20 och till Gamla Kronvägen samt Brodalsvägen på norra sidan om väg E20, se Figur 14. I dagsläget är av-

och påfarter allmän väg med statlig väghållning medan övriga delar är allmän väg med kommunal väghållning, se Figur 15.



Figur 14. Skultorpsmotets befintliga utformning och vägnät.



Figur 15. Befintliga väghållare; rödmarkerad linje visar statlig väghållning och blå linje visar kommunal väghållning.

E20 är en motorväg som ingår i det nationella stamvägnätet och TEN-T-vägnät, har bärighetsklass 4 och skyltad hastighet 80 km/h. Vägen är en nationell och internationell viktig väg och utgör del av funktionellt prioriterat vägnät för dagliga personresor, godstransporter, kollektivtrafik och långväga personresor.

E20 leder i färdriktning västerut till centrala Göteborg och österut mot tätorterna Lerum, Floda och vidare mot Alingsås stad.

Parallellvägen/Gamla Alingsåsvägen är en viktig genomfartsgata i Partille tätort som förbinder Skultorpsmotet med Partillemotet i väst och

Jonseredsmotet i öst. Vägen har, på aktuell sträcka för ombyggnad, skyltad hastighet 60 km/h och leder till bostadsområden men även Skultorps skola och handel. Vägen har bärighetsklass 1, utgör del av huvudled och är en viktig gata för personresor och kollektivtrafik. På vägens södra sida finns en långsgående gång- och cykelväg som också utgör del av skolväg.

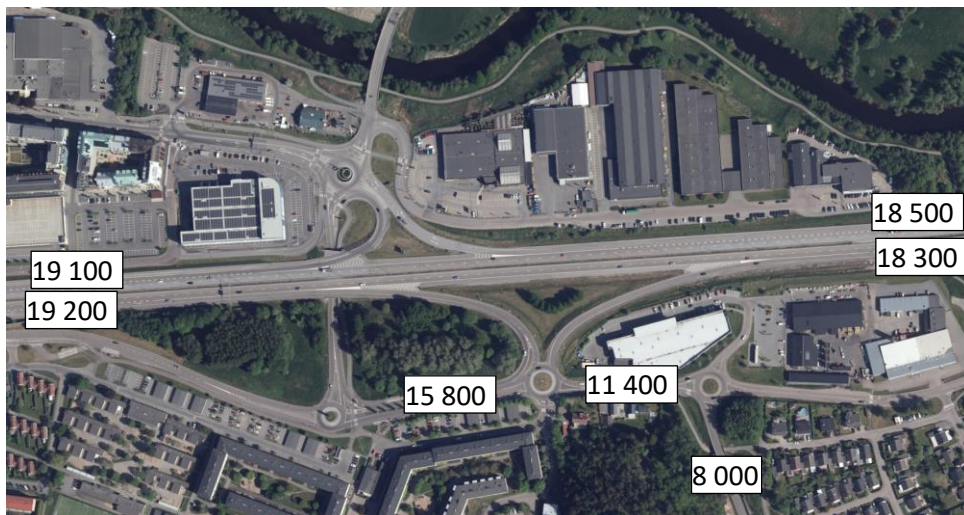
Gamla Kronvägen är en viktig genomfartsgata genom centrala Partille och leder till både handel, service, bostäder, idrottsarena och shoppingcenter. Vägen har skyltad hastighet 40 km/h och en långsgående gång- och cykelväg finns på vägens norra sida.

Brodalsvägen har skyltad hastighet 60 km/h och leder till handels- och industriområden norr om E20.

4.4.2 Trafikmängd

Enligt Trafikverkets nationella vägdatabas (NVDB) är årsdygnstrafiken längs E20 cirka 36 800 f/d öster om motet och till cirka 38 300 f/d väster om motet enligt trafikmätning utförd år 2022. Andelen tung trafik varierade mellan 4,8–5,5%. Årsdygnstrafiken för på- och avfarterna till E20 har enligt NVDB uppskattats variera mellan 1500–2500 f/d.

Kommunala mätningar utfördes år 2024 längs Parallellvägen, Gamla Alingsåsvägen och Tingsvägen med årsdygnstrafik mellan 8 000–15 800 f/d, se Figur 16.



Figur 16. Uppmätt trafik vid Skultorpsmotet.

Trafikverket utförde en trafikutredning till åtgärdsvalsstudien *E20 Trafikplatser Partille, Åtgärdsvalsstudie, TRV 2023–112321*. Trafikutredningen syftade till att studera hur bland annat

Skulltorpsmotets kapacitet påverkas av de kommunala bebyggelseplanerna samt Trafiksystem centrala Partille samt föreslå åtgärder för att möta den kommande trafikutvecklingen.

Utredningen visade att kapaciteten i motet överskrids vid maxtimme och att långa köer uppstår i trafiksystemet med befintlig trafikutformning år 2040. Bland annat uppstår köer västerut på E20, längs Parallellvägen, Gamla Alingsåsvägen och Gamla Kronvägen.

4.4.3 Oskyddade trafikanter

Gång- och cykeltrafikanter som vill förflytta sig inom utredningsområdet är i dagsläget hänvisade till gång- och cykelbanor längs med Parallellvägen, Gamla Alingsåsvägen, Brodalsvägen och Gamla Kronvägen, se Figur 17. Gång- och cykelbanorna är på stora delar försedda med skyddszon eller räcke och ansluter till hållplatserna Skulltorpsskolan och Skulltorpsvägen.



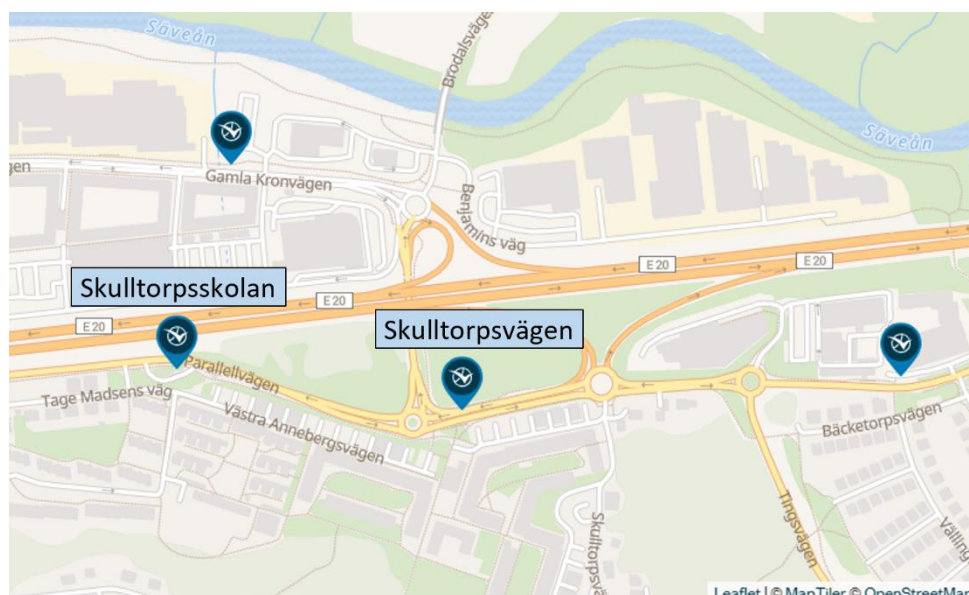
Figur 17. Blå linje visar gång- och cykelvägar inom och omkring Skulltorpsmotet. (Källa: trafiken.nu, karta från Openstreetmap)

4.4.4 Kollektivtrafik

Det finns två busshållplatser inom utredningsområdet, Skulltorpsskolan och Skulltorpsvägen, se Figur 18. Vid Skulltorpsvägen finns ett hållplatsläge i respektive riktning med en bussficka där bussarna kan stanna utan att stoppa upp trafiken. Vid Skulltorpsskolans hållplatslägen finns en liknande bussficka för bussar som färdas i väst-östlig riktning medan det för bussar som färdas i öst-västlig riktning finns en separat

vändslinga. Vändslingan medför att resenärer och skolelever släpps av söder om Parallellvägen, strax intill skolan, och därmed slipper korsa Parallellvägen.

Samtliga hållplatslägen är försedda med ledstråk, kontrasterande kantremsa, väderskydd och bänkar.



Figur 18. Befintliga busshållplatser. (Källa: Västtrafik)

Skultorpsskolan trafikeras av buss 517 som går mellan Furulund och Partille centrum. Bussen avgår varje halvtimme under morgon, dag och kväll samt en gång i timmen nattetid under helger. Skultorpsvägen trafikeras också av buss 517 men även av buss 518 som går mellan Jonsered och Partille centrum. Vardagar avgår buss 518 ungefär var 10:e minut under morgonens, var 20:e minut under dagen och varje halvtimme kvällstid. Helger avgår bussen varje halvtimme över dygnet.

Tabell 2. Resestatistik, antal på- och avstigande per dygn och hållplats. (Källa: Västtrafik)

Hållplats	Påstigande (Passagerare per medeldygn)	Avstigande (passagerare per medeldygn)
Skultorpsskolan	41	40
Skultorpsvägen	251	243

4.4.5 Trafiksäkerhet

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA, en nationell databas över inrapporterade trafikolyckor med personskador, har det mellan tidsperioden januari 2015 – december 2024 inträffat 36 olyckor inom utredningsområdet. Av dessa 36 olyckor var inga allvarliga och fyra var måttliga. Övriga olyckor var av lindrig karaktär.

Majoriteten av olyckorna var av typen upphinnande motorfordon vilket är karaktäristiskt för platser med hög trafikbelastning, som ofta leder till korta avstånd mellan fordon och en större risk för upphinnandeolyckor.

Olycksdatabasen STRADA bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården.

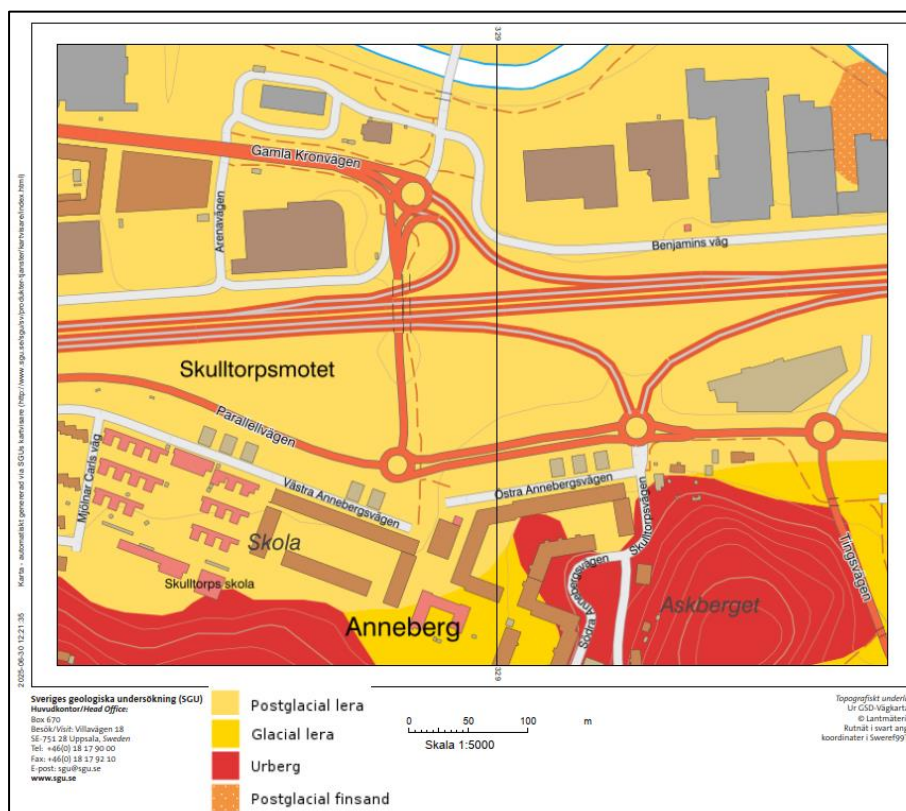
4.5 Byggnadstekniska förutsättningar

4.5.1 Geotekniska förhållanden

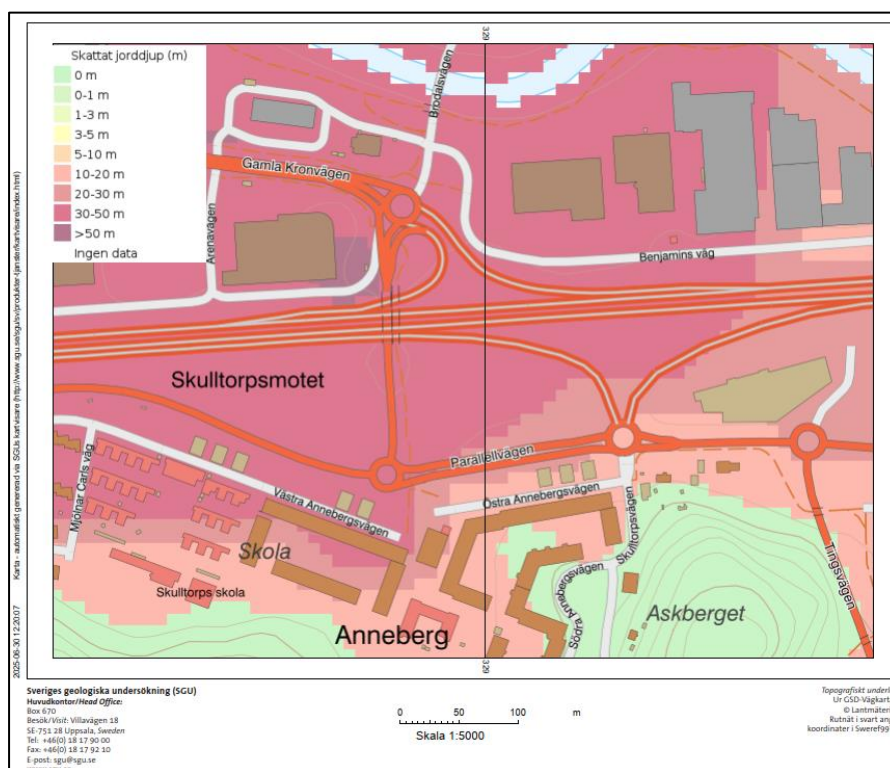
Området består generellt av lera med en uppskattad mäktighet på upp till ca 50 meter, med ett avtagande jorddjup mot söder där ytligt berg kan förekomma, se Figur 19 och Figur 20.

Leran i området är normalkonsoliderad till svagt överkonsoliderad och är mellansensitiv (dvs ej en kvicklera). Leran uppvisar ett högt vatteninnehåll och låg skjuvhållfasthet och bedöms som både skred- och sättningskänslig.

Med hänsyn till lerans mäktighet samt dess sättningskänslighet och låga hållfasthet bedöms förstärkningsåtgärder vara nödvändiga, både avseende stabilitet och sättningar, redan vid mindre uppfyllnader eller nivåskillnader.



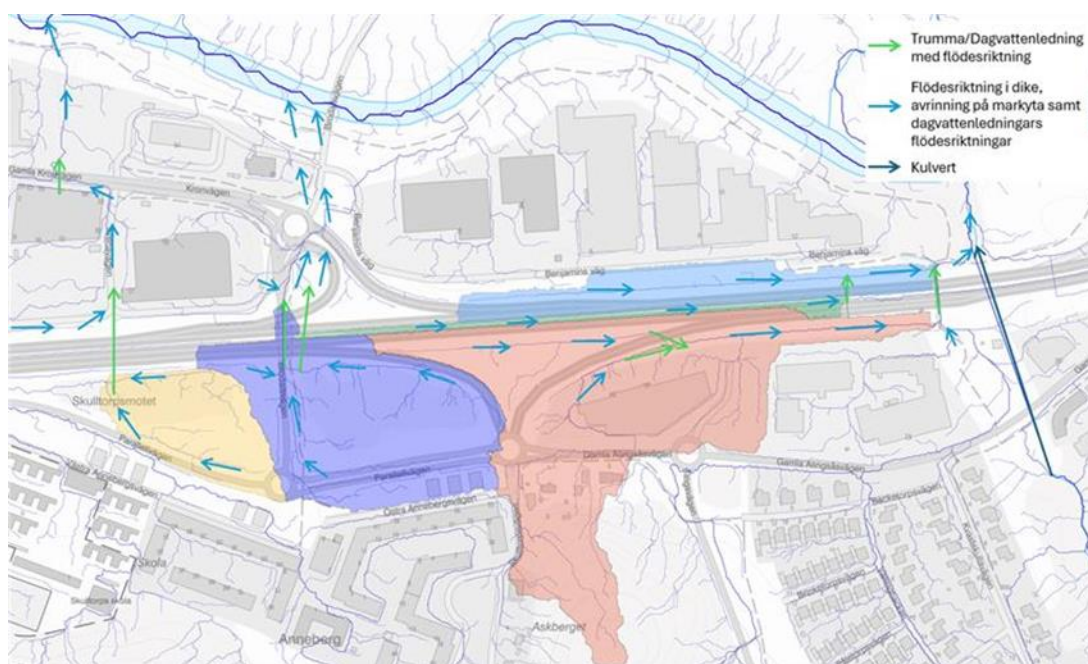
Figur 19. Jordartskartan över aktuellt område (Källa: www.sgu.se, 2025-06-30).



Figur 20. Jorddjupskartan över aktuellt område (Källa: www.sgu.se, 2025-06-30).

4.5.2 Avvattning

Befintlig avvattningsredovisning översiktligt i Figur 21. Dagvatten inom gult avrinningsområde avrinner till en befintlig dagvattenledning 800 BTG som utgör del av kommunalt ledningsnät för dagvatten med utloppspunkt till Sävåån. Lila område avvattnas norrut via två parallella stråk av ledningar med dimension 250 mm (okänt material) och 300 BTG. Båda dessa stråk utgör del av kommunalt ledningsnät för dagvatten. Rödmarkerat avrinningsområde avvattnas via diken österut till kommunalt ledningsnät för dagvatten som leder norrut under E20 i befintlig gc-väg och därefter ansluter till Kåbäcken, ungefärligen där Kåbäckens kulvertering har sitt utlopp. Till denna punkt ansluter även dagvatten som avrinner inom blått område.



Figur 21. Befintliga avvattningsanläggningar samt avrinningsområden. (Källa: www.scalgo.com)

4.5.3 Ledningar

På aktuell sträcka återfinns både längsgående och korsande ledningar och kablar. Många av de listade ledningarna och kablarna nedan är lokaliserade på norra sidan av Skultorpsmotet längsgående med E20. På södra sidan återfinns de flesta ledningar och kablar i Brodalsvägen och Parallellvägen där ny- och ombyggnation av cirkulationsplatser och väg planeras. Följande ledningar och ledningsägare återfinns inom utredningsområdet:

- Vattenledningar, spillvattenledningar, tryckspillvattenledningar. VA-ledningarna tillhör Partille Kommun.

- Dagvattenledningar tillhörande Partille kommun.
- Dagvattenledningar tillhörande Trafikverket.
- Rännstensbrunnar inklusive dagvattenledningar med okänd ledningsägare. Det är under utredning av vilka som är ägare till dessa brunnar och ledningar.
- El-kablar (högspänning-, lågspänning-, kraft-, belysning- och signalkablar) tillhörande Partille Energi och Partille Kommun.
- Opto/ telekablar tillhörande Skanova, Göteborgs Energi, Partille Energi och Partille kommun.
- Gasledning tillhörande Göteborgs Energi.
- Fjärrvärmeledning tillhörande Partille Energi.

4.5.4 Belysning

Den befintliga vägbelysningen i Skultorpsmotet är uppdelad mellan Trafikverket och Partille kommun, se Figur 22.



Figur 22. Ägarförhållande befintlig belysning.

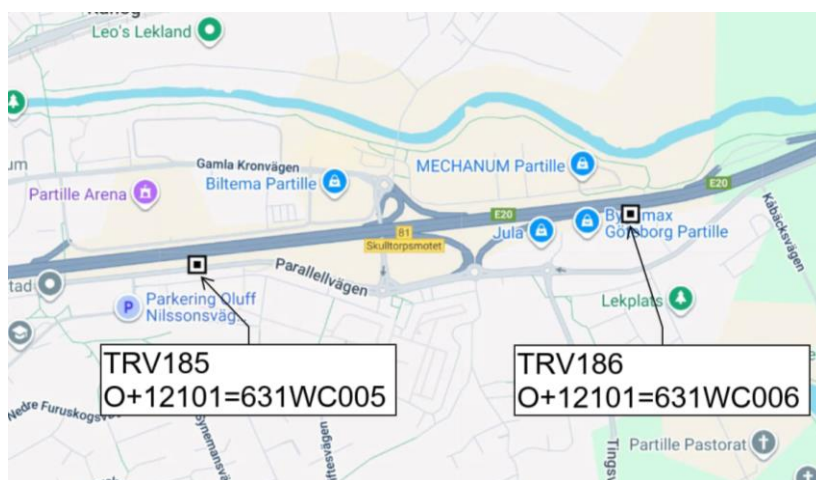
Trafikverket är ägare till befintlig vägbelysning på E20 samt av- och påfartsramperna i Skultorpsmotet. Vägbelysningen utgörs av eftergivliga uppfångande stolpar typ AB Varmförzinknings ESV.

På E20 är stolparna placerade i mittremsan, se Figur 23. Stolparna är 12 meter och med armar cirka 3,5 meter. Armaturlerna är nyligen utbytta till LED. Vid av- och påfarter är stolparna placerade i ytterkant av vägen. Stolparna är 10 meter och med cirka 2,5 meters arm. Armaturlerna är nyligen utbytta till LED.



Figur 23. Trafikverkets belysning i Skultorpsmotet. (Källa: Trafikverkets verktyg belysningsplaner)

Vägbelysningen på E20 matas med luftledning mellan stolparna medan ramper matas med kabel i mark. Trafikverkets vägbelysningsanläggning matas från två belysningscentraler, TRV185 och TRV186 placerade väster och öster om Skultorpsmotet, se Figur 24.



Figur 24. Trafikverkets belysningscentraler i Skultorpsmotet. (Källa: Trafikverket Chaos dokumenthantering)

Partille kommun är ägare till befintlig vägbelysning längs Gamla Alingsåsvägen, Parallellvägen, Brodalsvägen med belysning i port samt Gamla Kronvägen. På norra sidan av E20 längs Gamla Kronvägen och Brodalsvägen utgörs belysningen av målade koniska stålstolpar cirka 7–8 meter med LED armaturer. På södra sidan av E20 längs Gamla Alingsåsvägen och Parallellvägen består belysningen av varmförzinkade

stålstolpar cirka 10 meter med Led armaturer. Anläggningen matas med kablar i mark från belysningscentraler tillhörande Partille kommun.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Lokalisering

Projektet är lokaliserat till det befintliga Skultorpsmotet och i synnerhet av- och påfartsramper till E20, Brodalsvägen som går under E20 i nord-sydlig riktning, Parallellvägen och Gamla Alingsåsvägen söder om E20. Skultorpsmotets lokalisering i förhållande till Partille och Göteborg redovisas i Figur 25.

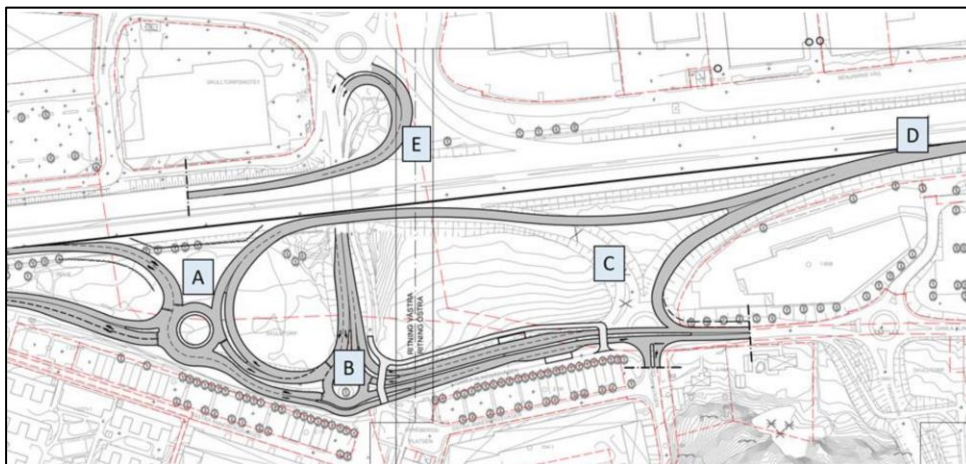


Figur 25. Översigtsbild lokalisering

5.2 Föreslagna åtgärder

För att öka kapaciteten i Skultorpsmotet föreslås åtgärder som inkluderar om- och nybyggnation på statligt och kommunalt vägnät.

Det förslag som presenteras har arbetats fram under åtgärdsvalsstudien *E20 Trafikplatser Partille* och är resultatet av en iterativ process där lösningar prövats i problempunkter med hjälp av mikrosimulering. Föreslagen utformning i Figur 26 redovisas i syftet att erbjuda läsaren en bättre förståelse för åtgärdens möjliga omfattning. Illustrationen bör betraktas som ett utgångsläge för projektet och slutlig utformning kan komma att skilja sig från det som presenteras.



Figur 26. Förslag till framtida utformning av Skultorpsmotet med åtgärder inom parti A-E.

För att öka framkomligheten och kapaciteten i motet föreslås att:

- A. Avfartsrampen från väg E20 flyttas till nytt läge väster om Brodalsvägen. En ny cirkulationsplats byggs med av- och påfart till väg E20. Cirkulationsplatsen blir delvis tvåfältig, påfarten leds parallells med väg E20 och kopplas till befintlig påfart österut, D.
- B. Befintlig cirkulationsplats med anslutning till den planskilda passagen under E20 byggs om. Den blir delvis tvåfältig och trafik i riktning österut leds utanför cirkulationen.
- C. Befintlig avfart utgår och flyttas till punkt A. Cirkulationsplatsen utgår och korsningen byggs om till en trevägskorsning där endast höger in/ut tillåts. Påfarten mot väg E20 öst blir kvar och vävs samman med rampväg från punkten A innan påfarten ansluter till väg E20 (vid punkt D).
- D. Nuvarande påfart österut behålls, vilket är en viktig del i att säkra tillräcklig kapacitet. Öster om påfarten ansluts till befintlig väg. Partille kommun studerar anslutningen till Tingsvägen och en eventuell breddning mot norr för att skapa två körfält på sträckan mellan Tingsvägen och påfarten österut.
- E. På norra sidan E20 breddas påfarten mot väster till två körfält. Påfarten övergår som idag till additionskörfält mot Partillemotet. Trafik från södra sidan av E20 har ett fritt körfält för högersväng till E20 mot Göteborg.

För att öka framkomligheten för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresenärer föreslås en ny passage tvärs Parallellvägen till

det norra läget vid hållplats Skultorpsvägen (illustreras strax under C i Figur 26).

Nytt bullerplank planeras anläggas vid punkt A då åtgärden medför en ändring i befintligt plank.

På de ställen befintliga ledningar/kablar korsar eller ligger inom vägområdet behöver exakta lägen utredas och eventuella ledningsarbeten och ledningsomläggningar föreslås i samråd med ledningsägarna i senare skeden.

Påverkan på befintligt avvattningssystem och föreslagen åtgärd vid respektive område redovisas nedan:

- A. Inom område A påverkas befintligt avvattningssystem då väg 556 Parallellvägen kompletteras med en ny cirkulationsplats, ny av- och påfart samt nya bullerskärmar. Det befintliga diket på norra sidan av Parallellvägen behöver flyttas samt kompletteras med dagvattenledningar och brunnar för att nå befintlig anslutningspunkt på befintlig D 1000 BTG som korsar under vägen. Ny av- och påfart behöver kompletteras med diken för rening och avledning av ytvatten.
- B. Befintlig cirkulation i södra delen av Brodalsvägen ersätts med ny cirkulation som kompletteras med körfält och refuger. Ombyggnad av GC-passage på nordöstra sidan av cirkulationen påverkar befintligt inlopp till dagvattenledning i Brodalsvägen. Befintliga intagsbrunnar i körbanor behöver ersättas med nya och anpassas efter ny höjdsättning.
- C. Befintlig cirkulation utgår och avfart från E20 rivs. Cirkulationen byggs om till korsning. Befintligt dike längs med nuvarande avfart behöver förlängas och anpassas till framtida påfart från cirkulation i område A. Nya trummor under väg behöver förläggas för att avleda vatten från instängda ytor.
- E. Påfart till väg E20 breddas. Breddning av påfarten påverkar befintliga dag- och dräneringsledningar i "triangel" mellan på- och avfart. Dessa behöver anpassas till ny släntutformning och framtida lågpunkter.

5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

5.3.1 Naturmiljö

Det finns inga närbelägna naturreservat eller Natura 2000-områden som bedöms påverkas av projektet. Utredningsområdet ligger inte inom något riksintresse för naturvård.

Inom utredningsområdet finns två alléer som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken (1998:808) samt 1 § förordningen (1998:1252) om områdesskydd. Påverkan ska så långt som möjligt undvikas. I den sydöstra delen av området bedöms dock intrång i en allé inte kunna undvikas, vilket innebär att träd kommer att behöva fällas.

Som kompensationsåtgärd kan nyplantering av träd bli aktuellt. Kompensationsåtgärderna ska utformas enligt de riktlinjer som framgår av 16 kap. 9 § miljöbalken, där krav på kompensation kan ställas vid intrång i skyddade biotoper.

5.3.2 Vattenmiljö

Inom utredningsområdet finns inga vattendrag eller skyddade ytvattenobjekt. Det närliggande ytvattnet Säveåns status bedöms inte försämrats då planerade åtgärder är av liten omfattning och vid eventuell olycka (ex. lokalt läckage av olja från arbetsmaskin) bedöms avståndet till Säveån vara tillräckligt för att förhindra en negativ påverkan.

Grundvattenmagasinet inom det aktuella området är redan påverkat av befintlig skärning, och uttagsmöjligheterna bedöms som låga. Detta tyder på att magasinet ligger i ett genomsläppligt material. Eftersom magasinet redan är påverkat, bedöms den aktuella vägutformningen inte medföra någon ytterligare påverkan.

I det fortsatta planarbetet kommer inte vattenmiljön och ytvatten beskrivas vidare

5.3.3 Kulturmiljö

Inom det aktuella området finns inga kända fornlämningar. Det finns dock alltid en risk att stöta på potentiella, tidigare okända lämningar vid markgrepp. Kartstudier har visat att det inom, eller i anslutning, till föreslaget vägområde A, har funnits ett gårdsläge under åtminstone 1830-talet.

Med avseende på att utredningsområdet redan är exploaterat bedöms det mindre känsligt ur kulturmiljösynpunkt, varför förslaget till åtgärd inte bedöms medför någon negativ effekt på kulturmiljön i området. Frågan kommer inte beskrivas vidare i det fortsatta planarbetet.

5.3.4 Markföroreningar

I nuläget finns ingen kännedom om markföroreningar inom projektområdet. Det finns dock en misstanke om förorenade vägdikesmassor, vilket är vanligt förekommande i anslutning till trafikerade vägar. Eventuell förekomst av föroreningar i asfalt, vägdikesmassor och omgivande mark kommer att utredas under hösten 2025, då en miljöteknisk markundersökning planeras att genomföras.

Potentiellt förorenade områden finns i närheten av utredningsområdet (se avsnitt 4.3.5 Förorenade områden). Samtliga identifierade objekt är belägna nedströms det aktuella området och bedöms därför inte påverka föroreningssituationen inom utredningsområdet. Kännedom om dessa potentiellt förorenade områden kommer dock att utgöra underlag vid framtagandet av provtagningsplan inför den miljötekniska markundersökningen.

5.3.5 Trafikmängder

De föreslagna åtgärderna medför en ökad kapacitet i Skultorpsmotet. Trafiksimuleringar utförda för tidigare studie *E20 Trafikplatser Partille, Åtgärdsvalsstudie, TRV 2023-112321* visar att föreslagen utformning medför en god framkomlighet och att trafiken flyter bra under maxtimme för år 2040.

Enligt Trafikverkets trafikutvecklingstal för lastbilar och personbilar i Västra Götaland och Stor-Göteborg framgår att trafiken väntas öka med cirka 9-10% mellan år 2040 och prognosåret 2050.

I den tidigare studien utfördes känslighetsanalyser för trafiksimuleringen och den föreslagna utformningen. Känslighetsanalysen visar att en +10% ökning på samtliga infarter till trafiksystemet fortsatt innebär en god kapacitet och framkomlighet i motet. Den föreslagna utformningens kapacitet bedöms därmed klara trafikmängderna vid maxtimme år 2050.

5.3.6 Barriäreffekt

Vid vägförslag B kan denna barriäreffekt förstärkas då oexploaterade områden tas i anspråk. Effekten bedöms dock som liten, eftersom en barriäreffekt redan föreligger genom befintlig vägutformning.

Projektets påverkan kommer inte att utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

5.3.7 Buller

Trafikverket gör bedömningen att ombyggnationen är att betrakta som "befintlig infrastruktur" med avseende på buller och befintliga bullerskärmar kommer att anpassas och kompletteras därefter.

Åtgärderna innebär att befintlig bullerskärm utmed väg E20 kommer påverkas och kommer att behöva anpassas samt kompletteras till föreslagna av- och påfarter vid område A. En bullerutredning kommer att genomföras i nästa skede Samrådshandling för dimensionering av bullerskydd vid område A för att befintliga bullernivåer inte ska försämrats vid skola och bostäder.

5.3.8 Störningar under byggtiden

Störningar som buller, intrång, luftföroreningar, vibrationer och damm kan uppstå under anläggningstiden. Detta kan drabba de boende i området, trafikanter, verksamheter och skolelever. Det är dock under en begränsad tidsperiod och bedöms inte medföra bestående konsekvenser för miljön. Åtgärder ska vidtas för att minimera störningar under byggtiden.

6 Åtgärder

Följande åtgärder kan vara aktuella att vidta i projektet:

- Masshanteringsplan tas fram i ett senare skede. Återanvändning av befintliga massor inom området ska i första hand eftersträvas. Påträffas förorenade massor under miljöprovtagning ska dessa inarbetas i en masshanteringsplanen. Vid inköp av nya massor ska dessa kontrolleras så att de inte innehåller föroreningar eller är naturgrus.
- Om förorenad mark eller asfalt påträffas i kommande miljöprovtagning behöver det planeras för skyddsåtgärder för att motverka risken för spridning av föroreningar, exempelvis via dammning samt spridning via dagvatten eller vid eventuell läns pumpning.
- Massor med föroreningshalter över Naturvårdsverkets riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM) samt asfaltmassor med påvisad stenkolstjära, transporteras till mottagningsanläggning med erforderliga tillstånd.
- En bullerutredning planeras utföras med syfte att dimensionera bullerskydd för att inte försämra bullernivåerna vid bostäder och skola vid åtgärds punkt A i Figur 26.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

7.1 Samlad bedömning

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt 11-13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966).

7.2 Motivering

Trafikverket bedömer att varken vägåtgärdernas egenskaper eller deras miljöeffekter är sådana att projektet ska antas medföra en betydande miljöpåverkan.

7.2.1 Vägåtgärdernas egenskaper

Förslaget till vägåtgärder är lokaliserade till befintlig väg och dess närområde i ett exploaterat område. Det rör sig om begränsade ombyggnader och komplettering av befintlig väg.

7.2.2 Miljöeffekter

Miljöeffekternas typ och egenskaper ska utvärderas vid bedömning av åtgärdens grad av miljöpåverkan. Hänsyn tas till miljöeffekternas storlek, utbredning, varaktighet med mera utöver effekternas kumulativa verkan tillsammans med effekterna av andra verksamheter i området. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper finns beskrivna under avsnitt 5.3 och bedöms vara lokala och av den storlek att planerade åtgärder inte bedöms ha betydande miljöpåverkan.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

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

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

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

8.2 Viktiga frågeställningar

Nästa steg i arbetet är att utforma åtgärderna i detalj. Redan nu kan man se en del frågor som bedöms vara viktiga att uppmärksamma.

- Markmiljöundersökning med provtagning i fält kommer att ske under hösten 2025.
- Bullerutredning för utformning och placering av kompletterande bullerskärm.
- Utformning av åtgärder så att de är rätt i förhållande till kapacitet, framkomlighet, funktion, drift etc.
- Begränsa spridning av invasiva arter.
- Trafikering under byggtid. Ett utförligt arbete krävs för att minimera trafikpåverkan under byggtid samt påverkan på befintliga verksamheter i området.
- Samordning med projekten inom Trafiksystem centrala Partille, det vill säga projekt Landvettervägen samt kommande projekt Partillemotet och Brännetleden. Det är viktigt att samtliga projekt diskuterar och är informerade om pågående planer och gränsdragningar.
- Samordning med kommunal planering är en viktig fråga i det fortsatta arbetet då det finns gällande detaljplaner runt om utredningsområdet samt då en del av utredningsområdet ingår i gällande detaljplaner.

- Samordning med kommunal planering kring drift och väghållaransvar.
- Samordning med ledningsägare kring eventuella ledningsarbeten och ledningsomläggningar kommer att ske i nästa skede, Samrådshandling.
- Påverkan på alléer och kompensationsåtgärder för den påverkan som uppstår

9 Källor

Underlagsmaterial	Källa
Kartmaterial om inget annat uppges	Lantmäteriet
Detaljplaner	Partille kommun
Översiktsplan och fördjupad översiktsplan	Partille kommun. (2017) <i>ÖP Partille 2035</i> Partille kommun. (2023) <i>FÖP Partille södra centrum</i>
Fornlämningar	Riksantikvarieämbetet. (2025a). <i>Fornsök</i> . Riksantikvarieämbetet. (2025b). <i>Bebyggelseregistret</i> . Partille kommun. (2002). <i>Kulturmiljöer i Partille kommun - Program för bevarande och utveckling</i> . Länsstyrelsen Västra Götaland. (2025). <i>Informationskartan Västra Götaland</i> .
Vattenföre-komster	SGU. (2025). <i>Kartvisare grundvattenmagasin</i> .
Föreordade områden	Länsstyrelsen. (2025). <i>EBH-kartan</i> . Naturvårdsverket. (2024a). <i>Branschlistan föreordade områden</i> . Sandström Miljö & Säkerhetskonsult. (2013). <i>Kompletterande miljöteknisk markundersökning. Del av Partille Port. Partille 11:8 och 11:25. Gamla Kronvägen 35-37, Partille kommun</i> . Cowi. (2017). <i>Miljöteknisk markundersökning, Partille 11:62, Partille kommun</i> . Trafikverket. (2014). <i>Vägdikesmassor - provtagning och hantering</i> . Vectura. (2013). <i>Översiktlig markmiljöundersökning. Skulltorpsmotet, Partille kommun</i> .
Miljö kvalitetsnormer	Länsstyrelsen Västra Götalands län. (2017). <i>Bevarandeplan för Natura 2000-området - SE0520183 Sävåån, nedre delen</i> . SGU. (2024). <i>Miljö kvalitetsnormer för grundvatten</i> . Naturvårdsverket. (2024b). <i>Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft</i> . Länsstyrelsen i Jönköpings län. (2003). <i>Fysisk planering och miljö kvalitetsnormer - Förhållningssätt ur ett PBL perspektiv</i> .
Naturmiljö	SLU. (2025b). <i>Artportalen</i> . SLU. (2025a). <i>Artdatabanken</i> . Naturvårdsverket. (2025). <i>Skyddad natur</i> . Skogsstyrelsen. (2025). <i>Skogens pärlor</i> .
Riksintressen	Partille kommun. (2017). <i>Översiktsplan Del 1 Partille 2035</i> .

	Länsstyrelsen Västra Götaland. (2025). <i>Informationskartan Västra Götaland</i>
Lagar	Miljöbalken (1998:808) Kulturmiljölagen (1988:950)
Geotekniska förhållanden	
Trafikflöden	Trafikverket. (2025). <i>NVDB</i> Trafikverket. (2025). <i>Vägtrafikflödeskartan</i>
Uppgifter om trafikolyckor	Swedish Traffic Accident Data Acquisition. (2025)
Uppgifter om busstrafik	Västtrafik
Uppgifter om farligt gods	MSB. (2006). <i>Kartläggning av farligt godstransporter.</i>
Uppgifter om pågående planering	Partille kommun
Uppgifter om grundvattenmagasin	
Uppgifter om befintliga ledningar	Ledningskollen. (2025) www.ledningskollen.se Partille kommun
Uppgifter om befintlig belysning	Trafikverket. (2025). <i>Belysningsplaner</i> Partille kommun Platsbesök

Trafikverket, 411 20 Göteborg . Besöksadress: Vikingsgatan 2–4

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

trafikverket.se