

RAPPORT

Samrådsunderlag Skulltorpsleden

Partille kommun, Västra Götaland
2026-06-30



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, Postnummer: 411 04, Göteborg.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 - ej känslig

Dokumenttitel: Samrådsunderlag - Skultorpsleden

Författare: Norconsult; Göran Sevelin, Dagmar Clough, David Trulsson m.fl.

Dokumentdatum: 2026-06-30

Ärendenummer: TRV 2026/10406

Uppdragsnummer: 191794

Version: 1.1

Kontaktperson: Niklas Lökholm, Projektledare, Trafikverket

1 Sammanfattning	5
2 Inledning	7
3 Avgränsningar	8
3.1 Utrednings- och influensområde	8
3.2 Tid	9
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	10
4.1 Vägens funktion och standard	10
4.2 Naturresurser och markanvändning	12
4.2.1 Markanvändning	12
4.2.2 Regionala och kommunala planer	12
4.2.3 Vattenförhållanden	17
4.3 Miljöförutsättningar	19
4.3.1 Landskapskaraktär	19
4.3.2 Riksintressen och områdesskydd	20
4.3.3 Kulturmiljö	25
4.3.4 Naturmiljö	27
4.3.5 Rekreation och friluftsliv	33
4.3.6 Barriärverkan	35
4.3.7 Klimatpåverkan	35
4.4 Miljöbelastning och föroreningar	36
4.4.1 Förorenade områden	36
4.4.2 Buller och vibrationer	38
4.4.3 Farligt gods – risker för boende	39
4.4.4 Miljökvalitetsnormer	39
4.4.5 Luftföroreningar	39
4.5 Byggnadstekniska förutsättningar	40
4.5.1 Bergtekniska förhållanden	40
4.5.2 Geotekniska förhållanden	42
4.5.3 Befintlig anläggning	44
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	47
5.1 Bortval i tidigare utredningar	49
5.1.1 Landvettervägen	49

5.1.2 Tingsvägen	50
5.1.3 Anslutning Skulltorpsmotet	51
5.1.4 Anslutning Åstebo	52
5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	53
5.2.1 Landskapsbild	53
5.2.2 Kulturmiljö	55
5.2.3 Naturmiljö och skyddade arter	56
5.2.4 Rekreation och friluftsliv	56
5.2.5 Klimatpåverkan	57
5.2.6 Vattenförhållanden och miljö kvalitetsnormer för vatten	57
5.2.7 Hushållning med mark och vatten	58
5.2.8 Avvattning	58
5.2.9 Befolkning och hälsa	58
5.2.10 Barriäreffekter	59
5.2.11 Risk för skred och ras	60
5.2.12 Väg och trafik	60
5.2.13 Luftföroreningar	61
6 Åtgärder	62
6.1 Planläggning	62
6.2 Byggskede	62
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	64
7.1 Samlad bedömning	64
7.1.1 Vägåtgärdernas egenskaper	64
7.1.2 Miljöeffekter	64
8 Fortsatt arbete	65
8.1 Planläggning	65
8.2 Viktiga frågeställningar	65
9 Källor	67

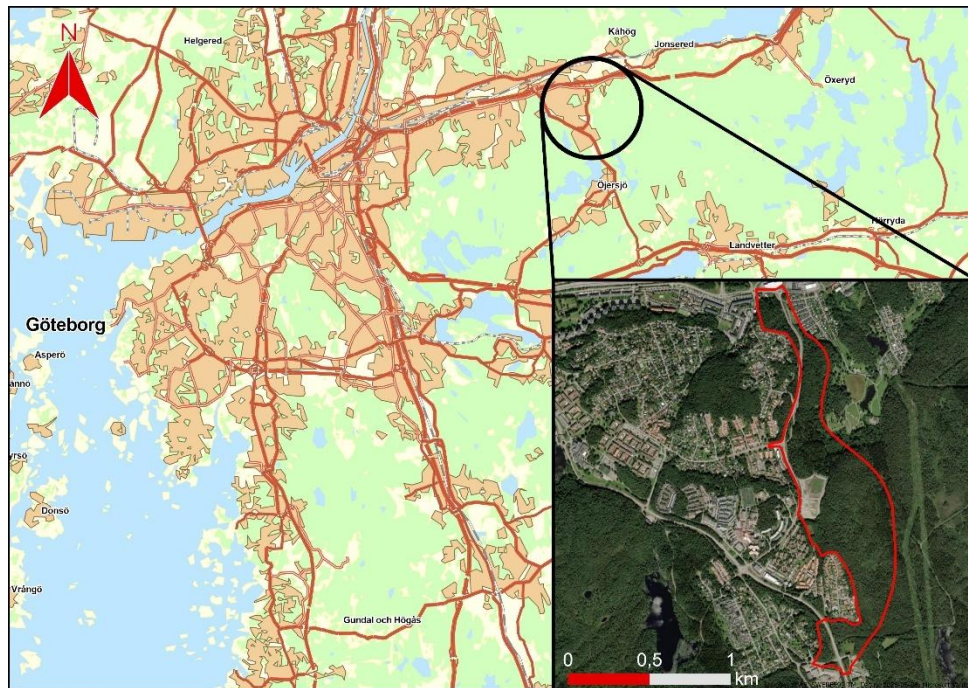
1 Sammanfattning

Detta dokument utgör samrådsunderlag för vägplan avseende byggnation av en ny väg som sammankopplar väg 535 (Landvettervägen) och Skultorpsmotet. Projektet Skultorpsleden innebär byggandet av en ny väg samt ombyggnation av delar av den befintliga vägen Tingsvägen i östra Partille.

Syftet med åtgärden är att avlasta och ersätta Landvettervägen som regional genomfartsled öster om Göteborg, samt ersätta Tingsvägen som i stället omvandlas till en stadsgata. Skultorpsleden kommer att gå från Skultorpsmotet i norr till Åstebo i söder, och passera öster om Furulund.

I detta samrådsunderlag beskrivs, i ett tidigt utredningsskede, hur projektet bedöms påverka miljön. Syftet är att inhämta synpunkter från länsstyrelsen och särskilt berörda inför den fortsatta planläggningsprocessen, då ett mer detaljerat förslag arbetas fram. Underlaget ligger sedan till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Sedan 2016 har ett planeringsarbete pågått för att omvandla Landvettervägen till stadsgata. Omvandlingen innebär en stadsmässig utformning av vägen med ett stort tillskott av nya bostäder, ett så kallat metrobussstråk samt en stadsutveckling för Furulunds Centrum. Som en följd av denna planering kommer trafiken i södra delarna av Partille tätort att öka och behöva omfördelas i lokalvägnätet. För att kunna möjliggöra stadsutvecklingen måste genomfartstrafiken på norra delen av Landvettervägen omledas. Störst påverkan väntas på Tingsvägen som inledningsvis bedöms behöva hantera upp till dubbelt så höga trafikmängder år 2040 jämfört med idag.



Figur 1. Översiktskarta.

Tingsvägen är en kommunal väg som förbinder Landvettervägen (väg 535) med E20 via Skulltorpsmotet i östra Partille centrum. Vägen utgör en av två viktiga länkar i det regionala stråket mellan väg 40 och E20 och bildar ihop med norra delen av Landvettervägen och E20, genom centrala Partille, ett triangelvägnät. Tingsvägen i sin nuvarande form är inte lämplig för mer omfattande trafikmängder, framför allt inte mer tung trafik då den har partier med en lutning på nästan 10 procent. Ska trafiken på Tingsvägen dubblas behövs relativt omfattande ombyggnation av vägen ske, det vill säga fler körfält, lägre lutning och höjd bärighet. Det finns även risker för problem med buller och vibrationer för närboende i området.

Förväntade miljöeffekter bedöms vara negativ, då planerade åtgärderna innebär att mark tas i anspråk i naturmark vilket har en negativ påverkan på arter och sina livsmiljöer i området. Med anpassad lokalisering, skyddsåtgärder och hänsyn till känsliga miljöer bedöms påverkan på naturmiljön kunna minskas något, men en negativ påverkan kvarstår.

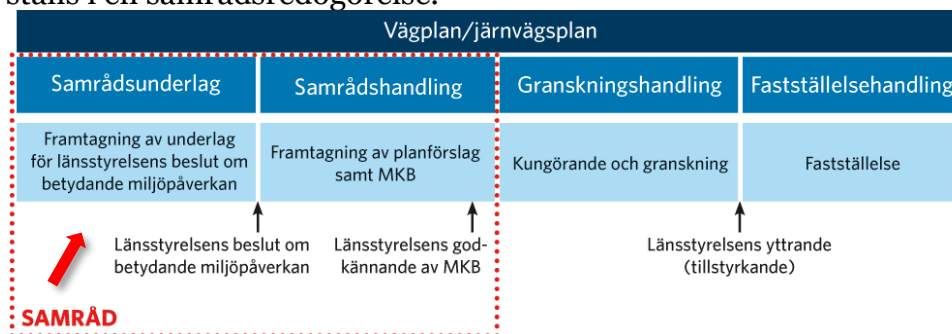
Trafikverket bedömer, med stöd av vägåtgärdernas egenskaper och deras miljöeffekter, att planerade åtgärder kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I bedömningen ingår föreslagna miljöåtgärder (kapitel 6).

2 Inledning

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se Figur 2.

I början av planläggningen tas ett samrådsunderlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Detta underlag ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen fattar beslut ska särskilt berörda ges 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.



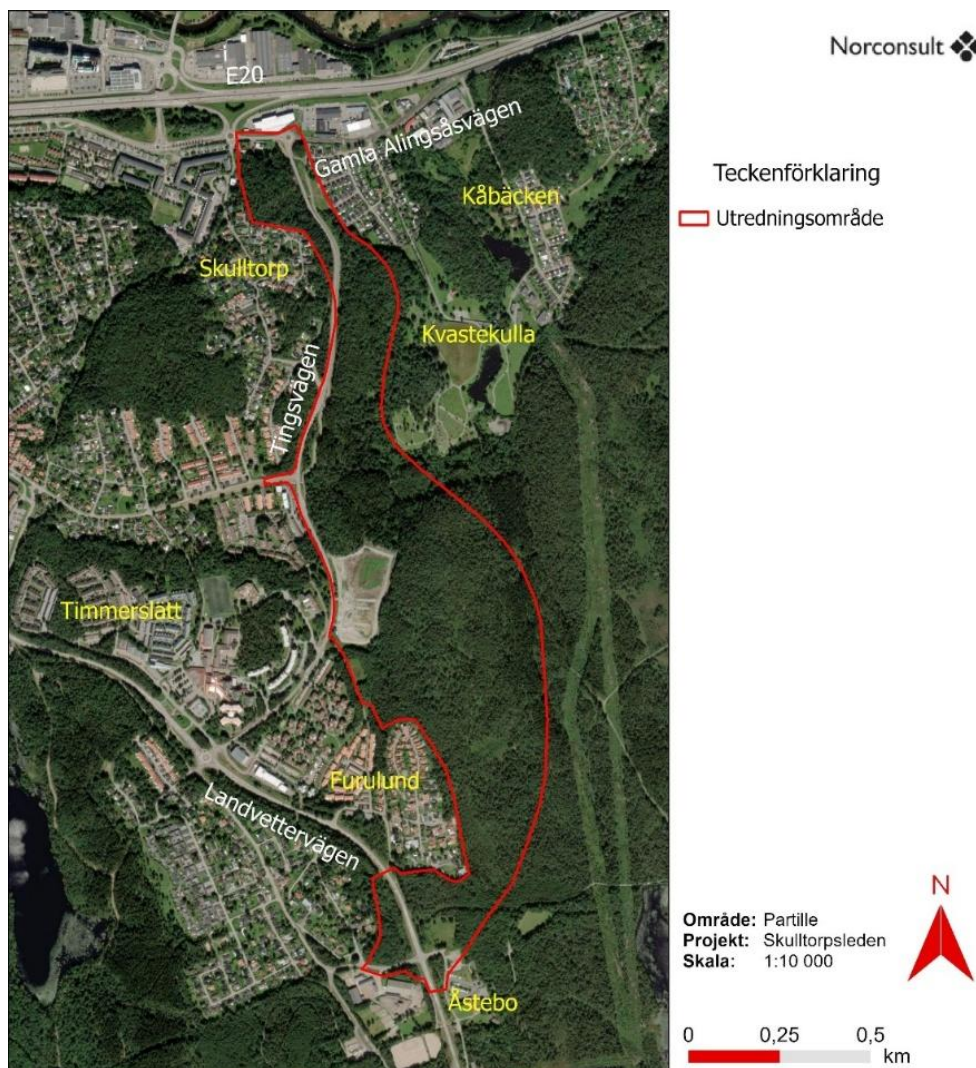
Figur 2. Trafikverkets planläggningsprocess, röd pil visar befintligt skede.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet omfattar ett område som möjliggör en ny vägsträckning öster om Tingsvägen. Den nya vägen blir en förlängning av Landvettervägen vid Åstebo i söder till Gamla Alingsåsvägen i norr, se figur 3. Norra delen av förslaget går cirka 300 meter i Tingsvägens befintliga sträckning. I avsnitt 5.1 Bortval i tidigare utredningar på sidan 49 beskrivs överväganden som avgränsat utredningsområdet.

Influensområdet är det område där miljöpåverkan från väganläggningen kan förekomma, även utanför utredningsområdet. Områdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som avses. För vattenmiljö kan det till exempel röra sig om avvattningsområdet nedströms berört område. För bullerpåverkan bestäms gränserna genom beräkning i datormodell.



Figur 3 Karta över utredningsområdet, områden och anknytningsvägar.

När miljöeffekter av vägplanen samverkar med andra närliggande projekt så kallas det kumulativa effekter. Kumulativa effekter kan bidra till att influensområdet sträcker sig längre bortom utredningsområdets gräns.

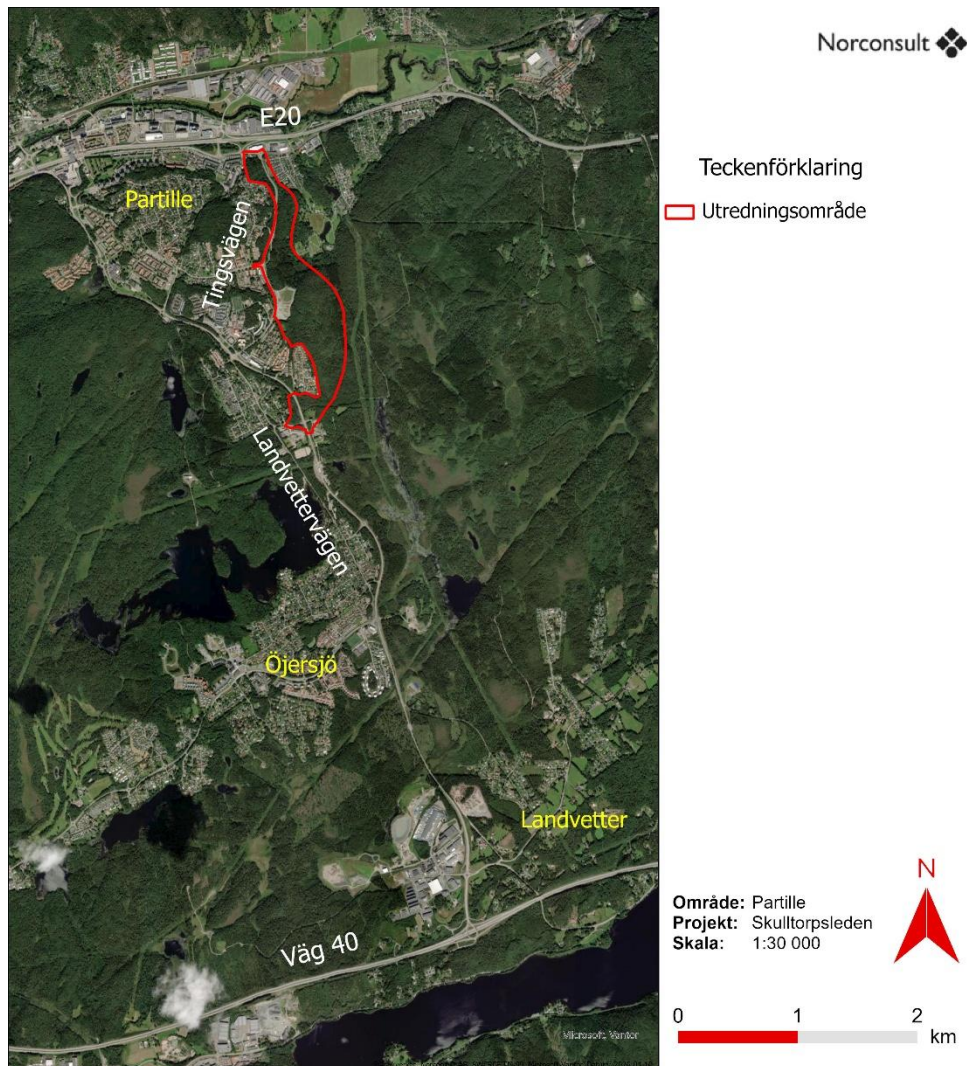
3.2 Tid

Trafikverket planerar en fastställelse av vägplanen till år 2029. Byggstart för projektet är preliminärt planerad till 2030 och horisontåret är satt till 2050.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Vägens funktion och standard

Idag är Landvettervägen (väg 535) den huvudsakliga förbindelsen mellan väg 40 och Landvetter i söder och E20 och Partille centrum i norr, se figur 4. Som sådan är den utpekad som kompletterande regionalt viktig väg i Trafikverkets klassning av funktionellt prioriterat vägnät (FPV). Vägen går i tätortens västra kant och ansluter till E20 vid Partillemotet. Landvettervägen har idag två körfält och har söder om Partille tätort 70 km/h som hastighetsbegränsning och genom tätorten 50 km/h. Vägen har en årsdygnsmedeltrafik (ÅDT) på omkring 19 000 fordon genom tätorten. Varav omkring 500 fordon utgörs av tung trafik. Vaghållare är Trafikverket.



Figur 4. Karta över vägar och områden.

Tingsvägen är en kommunal väg som förbinder Landvettervägen med E20 via Skulltorpsmotet i östra Partille centrum. Tingsvägen har hastighetsbegränsningen 50 km/h och omkring 8500 ÅDT.

Tingsvägen har generellt en hög lutning med partier på nästan 10 % längslutning vilket är högre än krav i VGU¹ och eftersträvensvärd lutning.

Längs med Tingsvägen finns en separerad gång- och cykelväg på företrädessvis östra sidan. Norr om Stubbvägen sker passage i plan så även vid Häradsvägen därutöver finns fyra planskilda korsningar söder om Stubbvägen, vid Slattenvägen samt två i söder.

Partille kommun har omkring 40 000 invånare. Partille kommun har som ambition att fortsätta växa. Detta innebär ökat behov av bostäder och verksamheter, samt ett ökat transport- och resandebehov. Till följd av detta behöver vägnätet i centrala Partille utvecklas. En del i utvecklingen är den planerade nya vägen Skulltorpsleden, vilken ska få kapacitet att avlasta och ersätta Landvettervägen som regional genomfartsled öster om Göteborg, samt ersätta Tingsvägen som i stället blir en stadsgata och rivs norr om Häradsvägen. Skulltorpsleden kommer att gå från Skulltorpsmotet i norr till Åstebo i söder, och passera öster om Furulund. Områdets geografiska placering och den avgränsning som uppdraget omfattar framgår av Figur 4.

Under 2022 analyserades vilka funktioner Tingsvägen kunde bidra till i framtiden för att möjliggöra en önskvärd avlastning av Landvettervägen (Sweco, 2023). Målet med utredningen var att påvisa vilka förutsättningar det finns inom Tingsvägen i befintlig sträckning samt vilka nyttor en ny väg skulle kunna tillskapa. Slutsatsen är att Tingsvägen i sin nuvarande form inte är lämplig för mer omfattande trafikmängder, framför allt inte mer tung trafik då den har partier med mycket stor längslutning. Ska trafiken på Tingsvägen dubblas behöver vägen byggas om och anpassas till den ökade belastningen, det vill säga: fler körfält, lägre lutning och höjd bärighet.

Tingsvägen trafikeras av lokal busslinje 517 mellan Furulund Centrum och Partille Centrum.

Landvettervägen utgör led för 'dispensfordon' som är längre eller bredare än grundbestämmelserna medger.

Anslutning till E20 från Tingsvägen sker via Skulltorpsmotet som planeras byggas om inom ramen för en pågående vägplan 'E20 Skulltorpsmotet' TRV 2025/47861 (Trafikverket, 2026). Den

¹ *Vägar och gators utformning* (Trafikverket, 2024) är en skrift med Trafikverkets riktlinjer för utformning av vägar och gator.

vägplanen ingår gemensamt med aktuell vägplan i samverkansprojektet *Trafiksystem centrala Partille* mellan Trafikverket, Partille kommun och Region Västra Götaland.

På E20 förbi Partille går det omkring 40 000 fordon i ÅDT. Varav cirka 5,5 % tunga fordon.

4.2 Naturresurser och markanvändning

4.2.1 Markanvändning

Utredningsområdet präglas huvudsakligen av produktiv skogsmark och naturmark. Markanvändningen utgörs främst av sammanhängande skogspartier samt mindre öppna naturmiljöer. Området nyttjas för rekreation och friluftsliv. I området finns i stort ingen bebyggelse med undantag för två bostäder vid Gamla Alingsåsvägen mellan de två cirkulationsplatserna.

Området ligger även nära bostadsområden (i väster) och i anslutning till Kvastekulla griftegård (i öster). I bostadsområdena Timmerslätt och Furulund finns skolor och förskolor.

4.2.2 Regionala och kommunala planer

Regionala planer

Den regionala planen för Västra Götaland antogs 17 februari 2026 och beskriver riktningen för den regionala utvecklingen fram till 2030, med utblick mot 2045. Planen omfattar en strukturbild som pekar ut ett antal områden som är prioriterade för exploatering och som ska ligga till grund för planeringen. Planeringen ska även öppna för regionala förbindelser och bra kommunikation inom kommunen (Västra Götalandsregionen, 2021).

De tätbebyggda delarna av Göteborg, Mölndal och Partille utgör regionens starkaste tillväxtmotor och är en stark regional kärna som är viktig för arbetsmarknadsregionen. Det finns därför ett gemensamt intresse och ansvar för kommunerna att stärka och vidareutveckla regionkärnan.

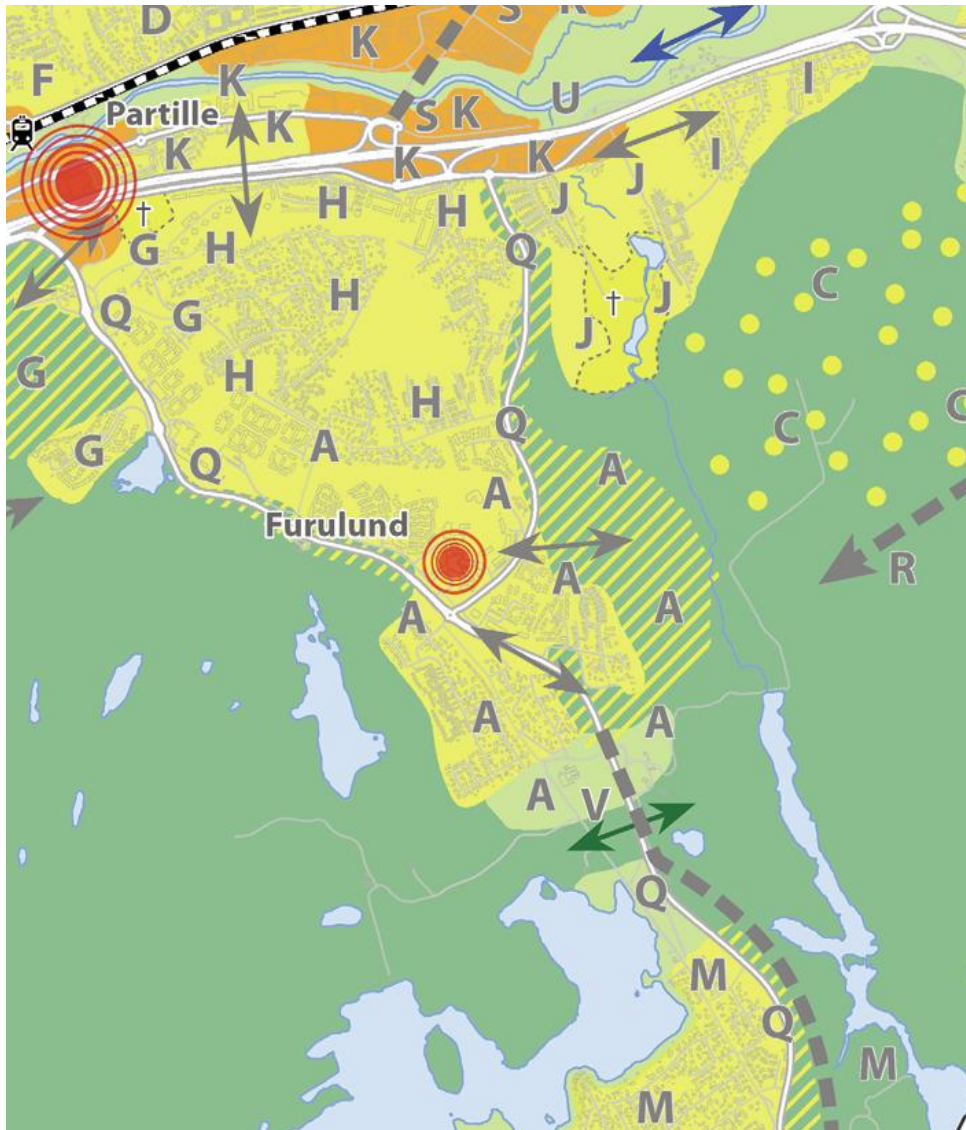
I takt med förtätning av blandstaden föreskriver kommunen att planera och underlätta för att yteffektiva och kapacitetsstarka färdmedel som kollektivtrafik, gång och cykel. Samtidigt ska bilen inom överskådlig framtid ha en fortsatt framträdande roll. Planeringen ska därför utgå från effektiv bilanvändning i tydliga stråk som är anpassade efter den omgivande naturen och bebyggelsen (Göteborgsregionen, 2026).

Grönstruktur

Den sammanhängande grönstrukturen och den tätortsnära grönskan bidrar till friluftsliv, biologisk mångfald, klimatreglering och ökad robusthet. Grönstrukturen är viktig för regionens attraktionskraft och därför ett betydande gemensamt intresse.

I planen Göteborgsregionen 2050 presenteras regionens grönstruktur och hur den strategiska planeringen ska förhålla sig vid exploatering. Det pekas ut att den förväntade tillväxten kommer att leda till fler målkonflikter kring markanvändningen, men att det är viktigt att prioritera den sammanhängande grönstrukturen och undvika att skapa barriärer. Nya exploateringar prioriteras i första hand ligga i direkt anslutning till områden som redan är påverkade eller bebyggda, och när ny mark planeras bör hänsyn tas till markens kvaliteter, läge och regionala funktion (Göteborgsregionen, 2026).

Översiktsplan



Figur 5. Urklipp ur Partille kommuns gällande översiktsplans markanvändningskarta. Naturmark markeras i grönt, blandstad i gult och ny kompletterande blandstad som streckad linje. Grå pilar utgör kopplingar med viktig strategisk betydelse som ska utvecklas. (Partille kommun, 2017).

Partille kommuns gällande översiktsplan antogs 2017 och sträcker sig till 2035 (Partille kommun, 2017). Översiktsplanen har sedermera aktualitetsprövats (Partille kommun, 2024) med vissa justeringar av relevans för aktuell vägplan.

I ursprunglig översiktsplan är aktuellt utredningsområde i markanvändningskartan huvudsakligen markerat som 'kompletterande blandstad invid bebyggelseområden' med områdes benämningen A. Delar av utredningsområdet omfattas även av område Q och inom område A och V finns ett område markerat för 'Natur, kultur och fritid'.

Område A anges syfta till att befintlig bebyggelse i en hög takt ska kompletteras och förtätas som en del av centrala Partilles utveckling. Utvecklingen anges kräva omfattande infrastrukturutvecklingar inklusive utveckling av stadsgata. Både Tingsvägen och Landvettervägen föreslås utvecklas till stadsgator. Inom området ska viltpassager förstärkas och bevaras och hänsyn behöver tas till bland annat grön kil.

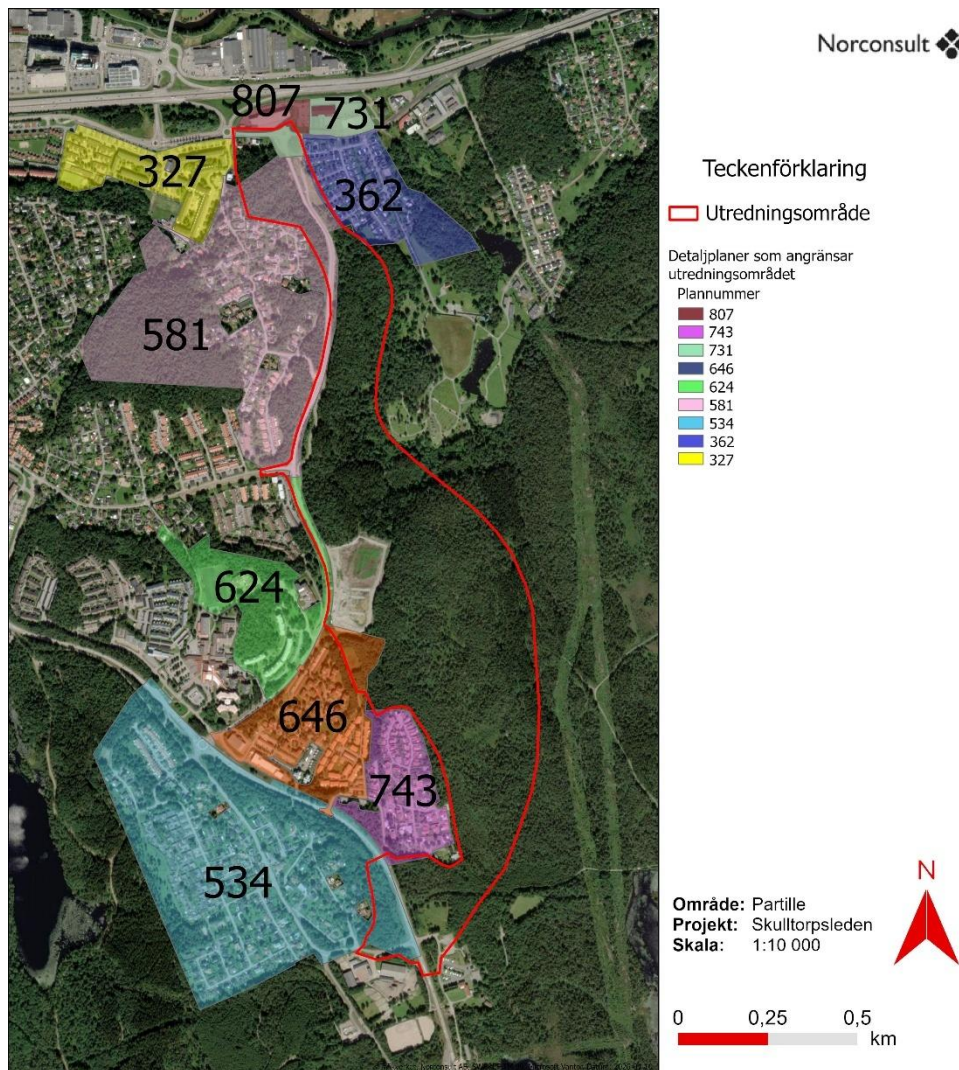
Område R utgör ett vägreservat och omfattar ett identifierat långsiktigt behov av en ny kapacitetsstark förbindelse till E20. Förbindelsen är tänkt att utgöra en regional länk mellan E20, väg 40 och Landvetter flygplats för att avlasta Partille tätort från främst tung trafik. Översiktsplanen anger därför en möjlig tvärförbindelse mellan Jeriko och Landvettervägen. Reservatet är angivet som mycket osäkert.

Område Q avser Landvettervägen, Tingsvägen, Furulund med mera. I översiktsplanen från 2017 anges att Landvettervägens funktion som regional tvärförbindelse mellan väg 40 och E20 har ökat och fortsatt utveckling i den riktningen förväntas. Kommunen önskar se en utvecklad bebyggelse i området och både Landvettervägen och Tingsvägen föreslås utvecklas till kapacitetsstarka stadsgator. På Landvettervägen skall särskilt fokus läggas på utveckling av kollektivtrafiken. På sikt pekar översiktsplanen ut att en kapacitetsstark Landvettervägen kan kompletteras med Jerikolänken (område R) och en tunnelanslutning Åsteboda / Mellbymotet.

Planeringsstrategin från 2024 anger att översiktsplanen i huvudsak är aktuell. Dock anges att det övergripande trafiksystemet behöver byggas om och planeringsstrategin anger att en utredning pågick vid strategins antagande. I planeringsstrategin beskrivs kommunens och Trafikverkets gemensamma arbete med översyn av transportinfrastrukturen med åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Skulltorpsmotet, Partillemotet och Tingsvägen. Syftet med dessa är att skapa förutsättningar för bebyggelseutveckling i och kring Partille samtidigt som regionala och statliga trafikfunktioner bibehålls eller förstärks. Den aktuella vägplanen är i förlängningen resultatet av slutsatserna i ovanstående ÅVS.

Detaljplaner

Det finns nio detaljplaner som angränsar utredningsområdet, se Figur 6. Notera att plangränserna i figuren är ungefärliga. Av dessa är det fyra som med säkerhet överlappar med utredningsområdet för Skulltorpsleden. Det är detaljplan 534, 581, 646 och 731. Samtliga detaljplaner presenteras även i Tabell 1.



Figur 6. Karta över gällande detaljplaner i anslutning till utredningsområdet.

Tabell 1. Detaljplanernas plannummer och områdes namn.

Plannummer	Namn för området
807	Verksamhets- och trafikområde vid Gamla Alingsåsvägen
743	Bostäder i Fjällvindsområdet
731	Verksamhets- och trafikområde vid Gamla Alingsåsvägen
646	Furulund Ö
624	Furulund centrum, bostadsdelen
581	Skulltorpsområdet
534	Furulund SV
362	Kåbäckenområdet, etapp 2
327	Annebergsområdet

Med undantag för plan 807 och 743 är detaljplanernas huvudsakliga syfte att möjliggöra bostadsbebyggelse.

Plan 534, *Furulund SV*, antogs 1977. Planen möjliggör ett bostadsområde. Planområdet som ligger inom utredningsområdet omfattar främst naturmark och trafikområde.

Plan 581, *Skulltorpsområdet*, antogs 1982. Planen möjliggör ett bostadsområde. Planområdet som ligger inom utredningsområdet omfattar främst gatutrafik och park. Delar av detaljplanen har upphävts genom nyare detaljplan men detta ligger utanför utredningsområdet.

Plan 646, *Furulunds Ö*, antogs 1989. Planen möjliggör bostäder, skola, förskola och kontor. Planområdet som ligger inom utredningsområdet omfattar naturmark och park.

Plan 731, *Verksamhets- och trafikområde vid Gamla Alingsåsvägen*, antogs 1999. Planen möjliggör verksamhet och trafikområde. Planområdet som ligger inom utredningsområdet omfattar gatu- mark och park.

Omkringliggande bebyggelse är med undantag för Kvastekulla kapell detaljplanerad. Utöver redan, till merparten, utbyggda detaljplaner finns det, cirka 500 meter öster om utredningsområdet, en antagen men ej utbyggd detaljplan för bostäder. *Kåbäcken 11:1 m.fl.* från 2015 som möjliggör för byggnation av tio bostäder i form av radhus, kedjehus eller parhus i den södra delen av stadsdelen Kåbäcken (Partille kommun, 2026).

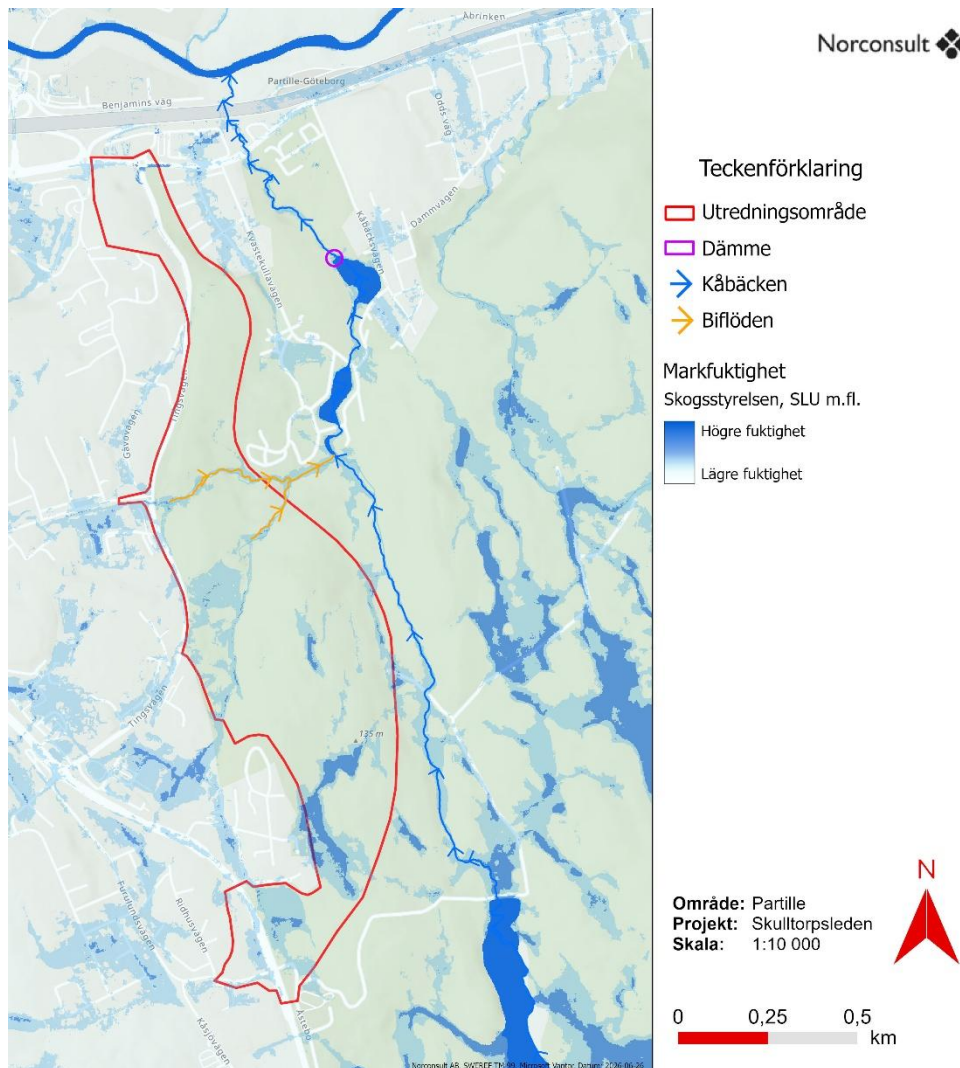
Kommunen har även påtalat att de avser starta upp planarbetet för en exploatering på deponin intill Tingsvägen.

4.2.3 Vattenförhållanden

Landskapet är kuperat och lutar kraftigt norrut, i den norrgående dalgång rinner Kåbäcken som kommer från sjön Maderna. Strax innan Kåbäcken rinner ner till en damm vid Kvastekulla kapell ansluter två mindre bäckar som kommer västerifrån från utredningsområdet (se Figur 7). Från Kvastekulla kapell leds bäcken på annat håll ner mot dalgången och Säveån.

Kåbäcken mynnar i Säveån och båda är klassade som vattenförekomster i Vatteninformationssystem Sverige (VISS) och omfattas av miljökvalitetsnormer. Kåbäcken (SE640576-128211) är cirka fyra kilometer lång och har sitt huvudavrinningsområde till Göta älv. Kåbäcken har i dagsläget måttlig ekologisk status, vilket främst beror på kvalitetsfaktorn konnektivitet i vattendrag. Den kemiska statusen ”uppnår ej god” på grund av de generella problemen i

Sverige med för höga halter av kvicksilver och bromerad difenyleter (Vattenmyndigheterna, 2026). Kåbäcken rinner från Maderna-Haketjärn i söder och mynnar i Säreån i norr. Båda har skyddad status enligt Natura 2000 SCI (områden av gemenskapsintresse) och Habitatdirektivet.



Figur 7. Vattenförekomster, dämme och markfuktighet inom området.

Kåbäcken och Säreån utgör ekologiska och hydrologiska betydelsefulla vattensystem med måttlig ekologisk status och känsliga naturmiljöer. *Försämringsförbudet innebär att all planering och projektering i anslutning till vattendraget måste bedrivas med stor försiktighet och utifrån gällande miljökvalitetsnormer.*

Kåbäcken har även dokumenterade förekomster av laxfisk och öring, dock inte uppströms dämmet, se Figur 7. Dämmet utgör idag ett dokumenterat vandringshinder för fisken.

Det finns inga grundvattenförekomster i området (Länsstyrelserna, 2026a).

Enligt brunnarsarkivet finns det inga registrerade dricksvattenbrunnar i närområdet. Bostäderna i utredningsområdets närhet förutsätts vara försedda med kommunalt vatten och avlopp. Det finns ett flertal närliggande energibrunnar (Sveriges geologiska undersökning, 2026), se Figur 8.



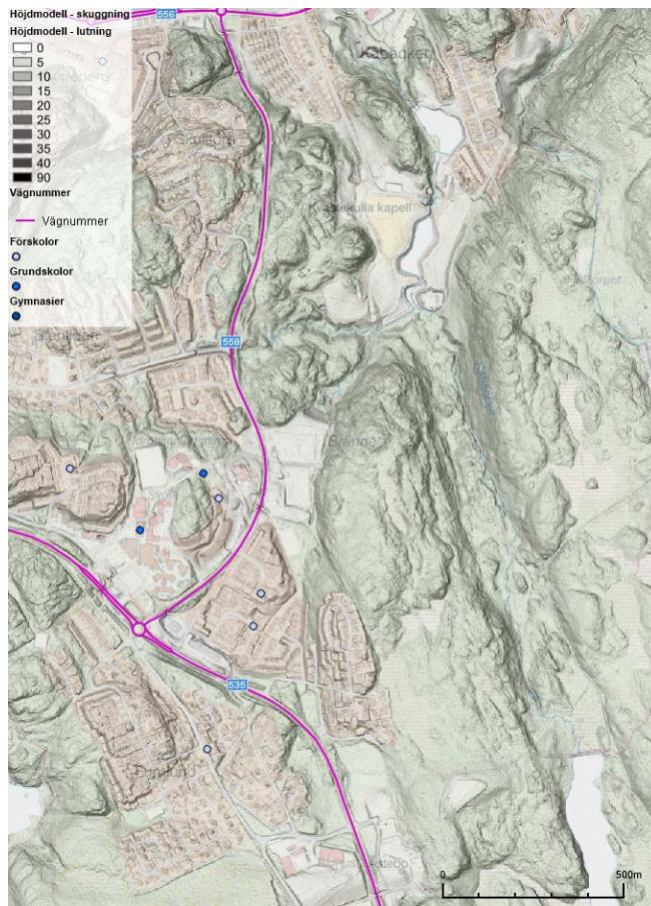
Figur 8. Energibrunnar inom området.

4.3 Miljöförutsättningar

4.3.1 Landskapskaraktär

Landskapet är en del av Göteborgs omland, ett sprickdalslandskap. I området för Skulltorpsleden har landskapet kraftig lutning och tydlig dalgångsbildning. Landskapet är i stort sett täckt med vegetation av huvudsakligen barrskog. Utredningsområdet löper genom en av Göteborgsregionens så kallade gröna kilar. Dessa kilar har bedömts

ha stor betydelse både för regioninnevånarnas friluftsliv och för de ekologiska funktioner som dessa naturområden bidrar med.



Figur 9. Topografi i utredningsområdets närhet.

4.3.2 Riksintressen och områdesskydd

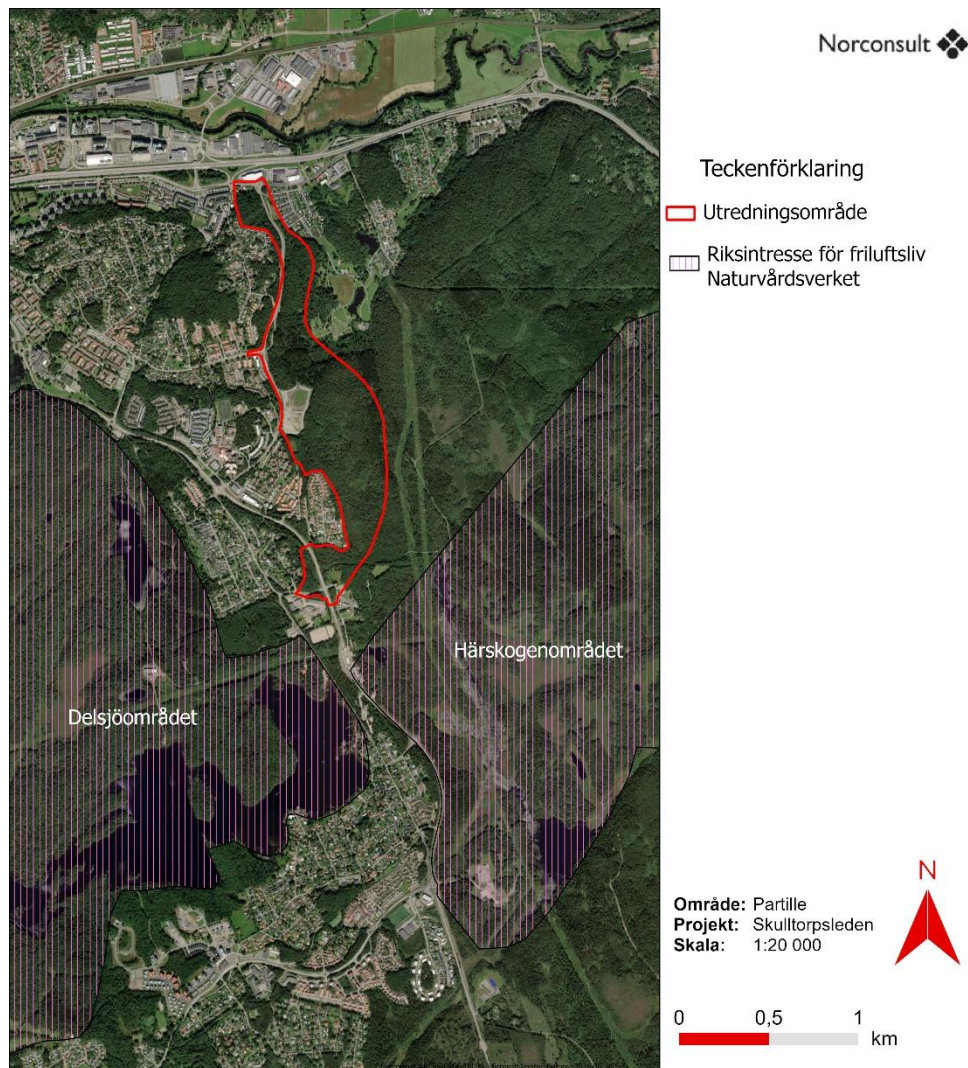
Riksintresse friluftsliv

Det finns två områden som utgör riksintresse för friluftsliv enligt 3 kapitlet 6 § miljöbalken. Samtliga områden ligger utanför utredningsområdet, se Figur 10.

Härskogenområdet ligger öster om utredningsområdet och är utpekat för sina särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och/eller kulturmiljöer, särskilt goda förutsättningar för friluftaktiviteter såsom strövande, cykelturer, vandring samt svamp- och bärplockning och därmed berikande upplevelser, samt för sina särskilt goda förutsättningar för vattenanknutna friluftaktiviteter och därmed berikande upplevelser.

Det andra närliggande området som omfattas av riksintresse för friluftsliv är Delsjöområdet. Delsjöområdet är utpekat för sina särskilt goda förutsättningar för friluftaktiviteter och för vattenanknutna

friluftaktiviteter och därmed berikande upplevelser (Länsstyrelserna, 2026b).



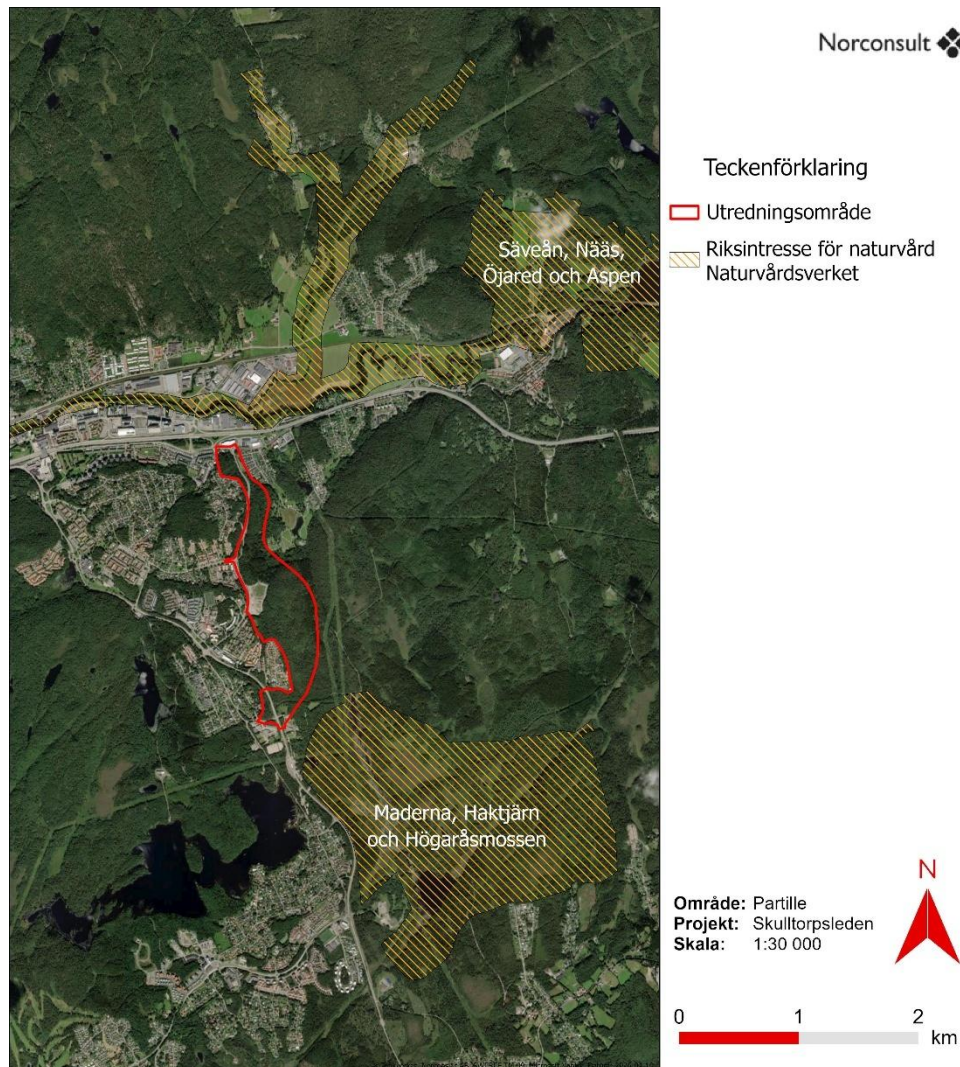
Figur 10. Karta över riksintresse för friluftsliv.

Riksintresse naturvård

Det finns två närliggande områden som utgör riksintresse för naturvård enligt 3 kapitlet 6 § miljöbalken, se Figur 11. Det ena området ligger norr om utredningsområdet och omfattar Sävåån (Sävåån, Nääs, Öjared och Aspen). Området är utpekade då delar ingår i EU:s nätverk Natura 2000 och är således av europeiskt intresse när det gäller bevarandet av växt- och djurarter knutna till vissa typer av vattendrag och ädellövskogar (Naturvårdsverket, 2026a).

Det andra riksintresset ligger söder om utredningsområdet, vid Marderna, Haktjärn och Högaråsmossen, och är utpekade då det är ett värdefullt våtmarkskomplex med fukthed i kombination med sluttande mosse samt sumpskog i kombination med topogent kärr. Områdets norra del präglas av en avlång sjö. I anslutning till

Högaråsmossen förekommer klockgentiana (*Gentiana pneumonanthe*) samt den rödlistade fjärilsarten alkonblåvinge (*Maculinea alcon*). Övriga delar av området innehåller mindre och spridda delpopulationer av båda dessa arter (Naturvårdsverket, 2026a).



Figur 11. Karta över riksintressen för naturvård.

Riksintresse för Kulturmiljövård

Det finns ett närliggande område som utgör riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kapitlet 6 § miljöbalken. Området Jonsered är utpekat för sina särskilt goda förutsättningar för kulturupplevelser, såsom historiska värden av industrisamhället med fabriker, institutionsbyggnader och bostäder från 1800-talet, uppbyggt som mönstersamhälle enligt fast plan.

Riksintresse för kommunikationer

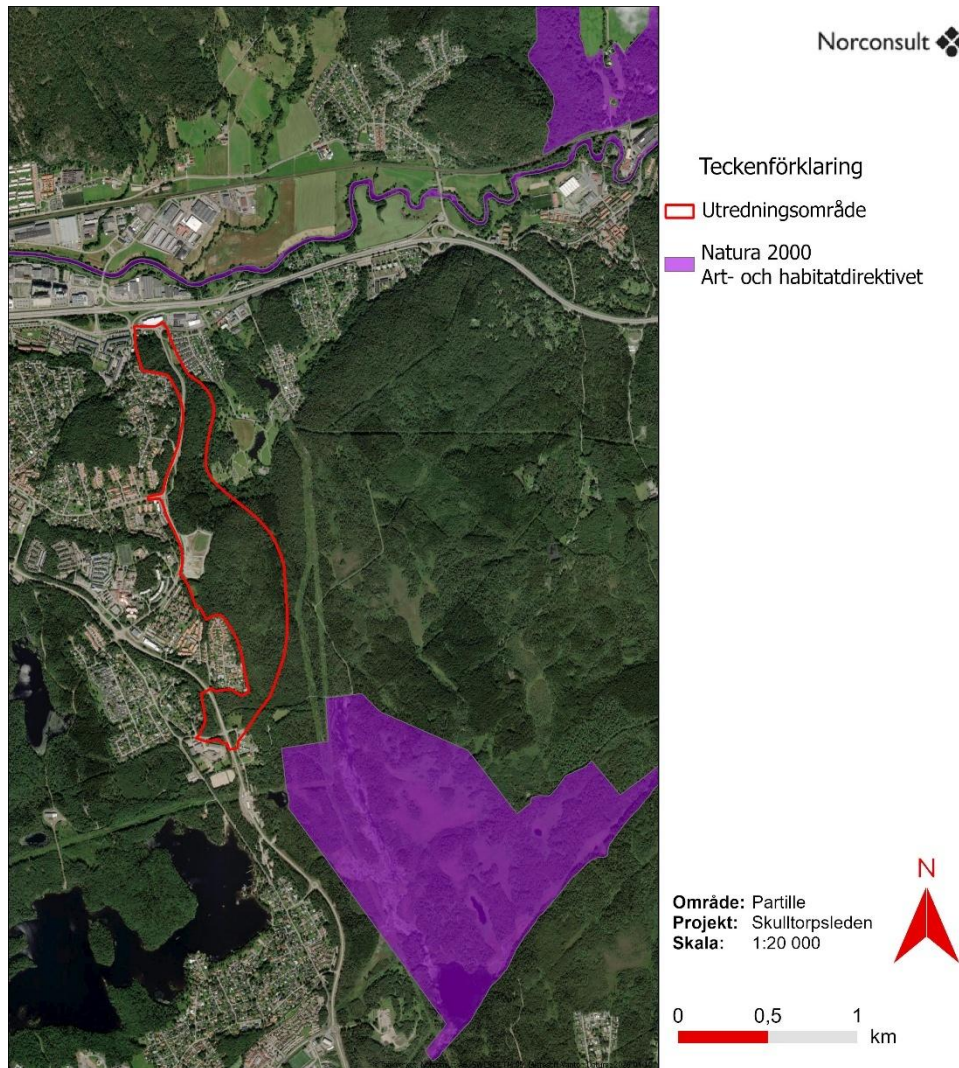
E20 som går norr om utredningsområdet är ett utpekat riksintresse för kommunikation enligt 3 kapitlet 8 § miljöbalken. Vägen är

beskrivet enligt följande aspekter: transeuropeiska transportnät (TEN-T stomnät), funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för gods-transporter och långväga personresor, rekommenderad färdväg för farligt gods och väg som binder samman anläggningar av riksintresse (Länsstyrelserna, 2026a).

Natura 2000

Det finns två utpekade Natura 2000-områden för art- och habitatdirektivet inom utredningsområdets närområde, se Figur 12. Ett område ligger norr om utredningsområdet och omfattar Sävån (SE0520183) som är utpekad för sina värden kopplade till naturligt vattendrag och vandrande fiskarter som exempelvis lax. Områdets känslighet är särskilt högt vad gäller påverkan på kontinuitet, hydrologi, bottensubstrat och vattenkvalitet.

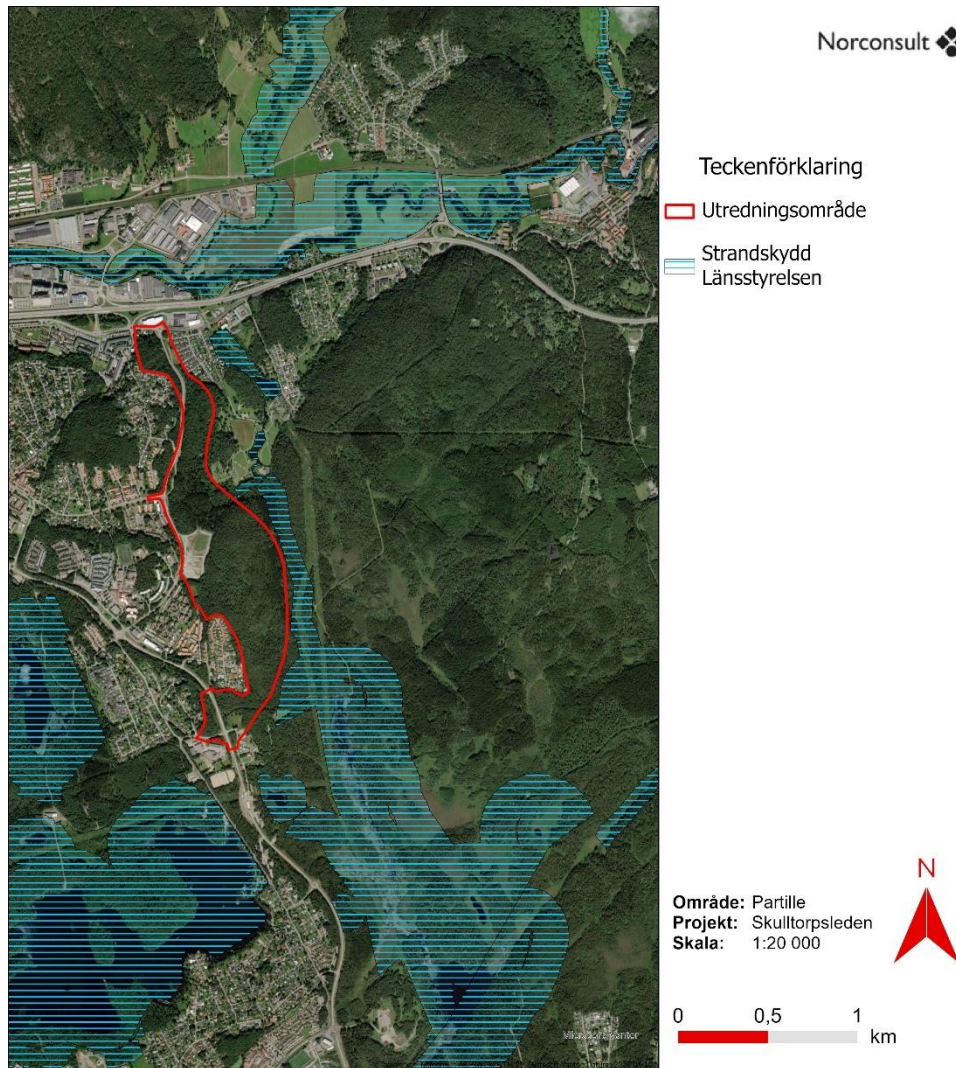
Det andra området ligger söder om utredningsområdet och omfattar Maderna-Haketjärn (SE0520157); området är utpekad enligt art- och habitatdirektivet för att bevara ett dystrofiskt sjö- och myrlandskap med tillhörande hed- och sumpskogsmiljöer. Området omfattar bland annat naturtyperna naturliga dystrofa sjöar, fukthedar, öppna mossar och kärr samt skogsbevuxen myr (Naturvårdsverket, 2026a). Området är även av särskild betydelse för de starkt hotade arterna klockgentiana och fjärilsarten alkonblåvinge, vilka är nära ekologiskt knutna till varandra och känsliga för förändringar i hydrologi, markanvändning och störningar.



Figur 12. Karta över natura 2000-områden för art- och habitatdirektivet.

Strandskydd

Öster om utredningsområdet rinner Kåbäcken som omfattas av strandskydd. Strandskyddet gäller för hela vattendraget, men inte för de mindre biflödena som påträffas inom utredningsområdet. Andra vattenförekomster såsom Sävån i norr samt Prästjärnen och Stora Kåsjön i sydväst omfattas även av strandskydd, se Figur 13 (Länsstyrelserna, 2026a).



Figur 13. Karta över strandskydd som föreligger i närområdet.

4.3.3 Kulturmiljö

Utredningsområdet för Skulltorpsleden utgörs till stor del av det som tidigare var gammal utmark till bland annat Partille och Skulltorps byar. Stora delar av de kringliggande höglänta utmarkerna har blivit bebyggda successivt under 1900-talet, främst av småhusområden, vilka vittnar om den generella utvecklingen av Partille från jordbruksbygd till tätort. Stora delar består dock fortfarande av utbredda skogsområden, så även utredningsområdet. Vid platsen för nuvarande Kvastekulla griftegård fanns mellan tidigt 1800-tal och 1960-talet gården Kvastekulla, även kallad Brännet, uppförd. Denna utgjorde en ståndsmässig gård med parkanläggningar och flertalet byggnader.

Inga kända fornlämningar finns registrerade inom aktuell sträcka. Ingen arkeologisk utredning har dock utförts som omfattar hela utredningsområdet och i nuläget pågår samråd med Länsstyrelsen avseende behovet av arkeologisk utredning. Fornlämningsbilden

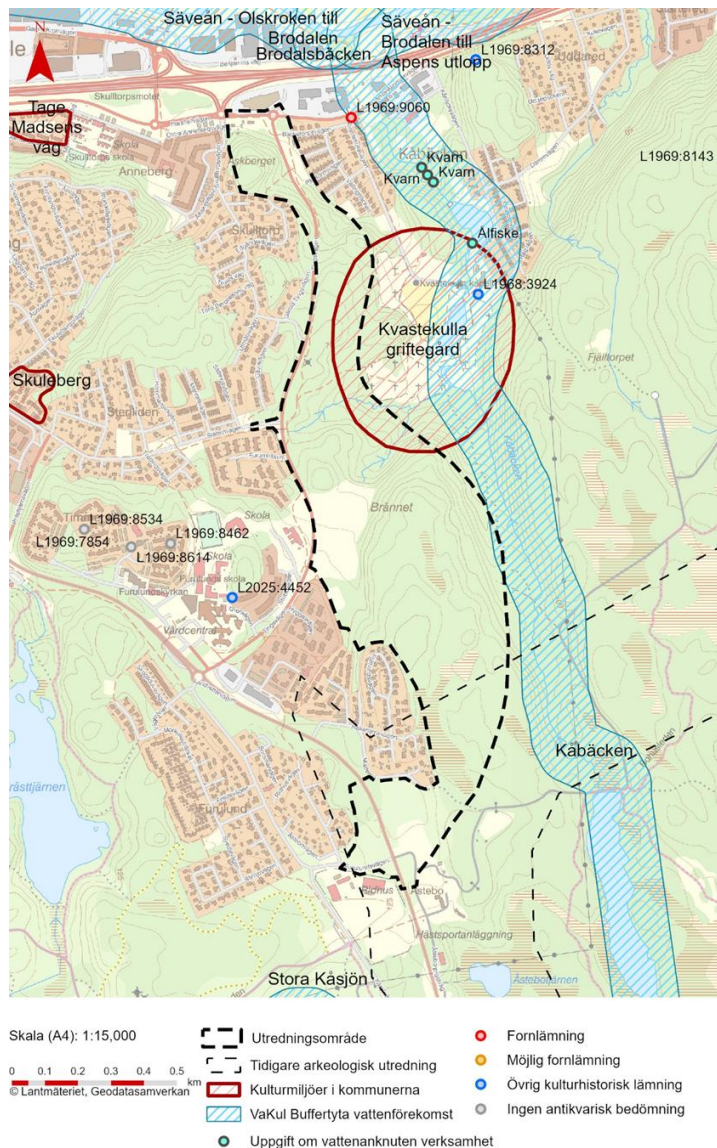
utanför utredningsområdet visar på aktivitet från stenålder i form av enstaka lösfynd och boplatser. Från brons- och järnålder finns flera registrerade gravar på höjdryggar i terrängen och enstaka boplatser.

Utredningsområdet ligger inte inom riksintresse för kulturmiljö. I utredningsområdets norra del finns begravningsplatsen Kvastekulla griftegård, som beskrivs i Partille kommuns bevarandeprogram som bevarandevärd. Bevarandeområdet omfattar även området kring och utanför själva begravningsplatsen. Griftegården bildar ett parklandskap med griftegård, minneslund, askgravlund, kistgravlund och odlad mark. Anpassningen till naturlandskapet präglar griftegården och enhetlighet i gestaltning präglar området och ger en helhetsverkan som knyter samman den vidsträckta anläggningen. Kapellet och begravningsplatsen uppmärksammades 1996 av Riksantikvarieämbetet genom sina kulturhistoriska värden och skyddas enligt 4 kapitlet kulturmiljölagen enligt särskilt beslut. Begravningsplatser skall vårdas och underhållas så att deras kulturhistoriska värde inte minskas eller förvanskas. Detta gäller även byggnader på begravningsplatsen som inte är kyrkobyggnader samt fasta anordningar som murar och portaler. Tillstånd från länsstyrelsen krävs för att utvidga eller på annat sätt väsentligt ändra begravningsplatsen.

I östra delen av utredningsområdet rinner Kåbäcken som bedöms ha högt kulturhistoriskt värde (Länsstyrelsen, 2026c). Inom korridoren redovisas även objekt för vattenförvaltning och kulturmiljö vilka representerar äldre miljöer digitaliserade från Lantmäteriets historiska kartor, 1600–1800-tal. Alla miljöer är dock inte inventerade i fält, vilket innebär att deras bevarandestatus inte är klargjord. I Kåbäcken finns ett ålfiske samt tre kvarnar registrerade. Dessa miljöer har ofta kulturhistoriska värden som staten och enskilda ska ta hänsyn till i samband med åtgärder i och vid vattendrag (Länsstyrelsen, 2026c).

I direkt anslutning till utredningsområdets södra ände ligger Åstebo Vandrарhem på samma läge som en äldre gård med anor från 1500-talet. Denna fungerade under 1900-talet både som fattiggård och ålderdomshem.

Fornlämningsbeståndet i området är relativt okänt där nuvarande dokumentation främst grundas på inventeringar från 1970 och 1980-talet. Södra delen vid Åstebo omfattades av en arkeologisk utredning 2009 i samband med studie av tvärförbindelse mellan E20 och väg 40, sträckorna Slamby – Åstebo och Åstebo – Jeriko. Resultatet från denna finns redovisat i (Rosén & Angeby, 2010).

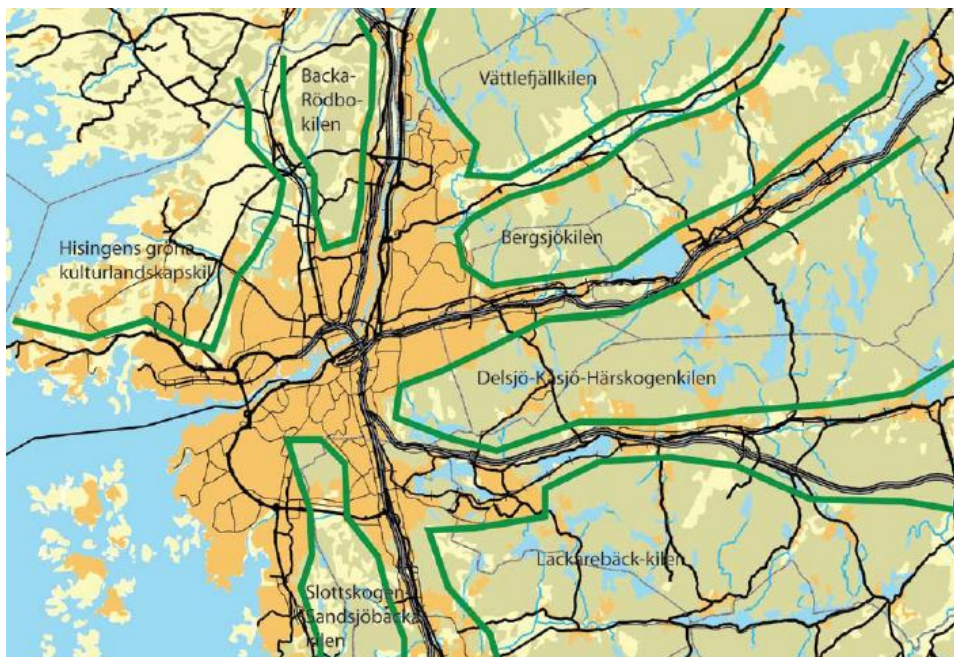


Figur 14. Karta över kulturhistoriska värden inom utredningsområdet.

4.3.4 Naturmiljö

Naturlandskapet i Västra Götalandsregionen präglas av naturmark och skog som utgör sammanhängande gröna kilar, se Figur 15. Utredningsområdet ligger inom en av de utpekade kilarna, Delsjöområdet, Kåsjöområdet och Härskogsområdet.

År 2010 genomfördes en utredning av grönstrukturer och behov av faunapassager längs Landvettervägen. I rapporten beskrivs grönstrukturen mellan E20 och väg 40 som ligger inom Delsjöområdet, Kåsjöområdet och Härskogsområdet som en av Göteborgsregionens viktigaste ekologiska kilar. Att området förbli sammanhängande anses avgörande för att upprätthålla den biologiska mångfalden, att arter ska kunna röra sig, hitta föda och upprätthålla livskraftiga populationer (Enviroplaning, 2010).

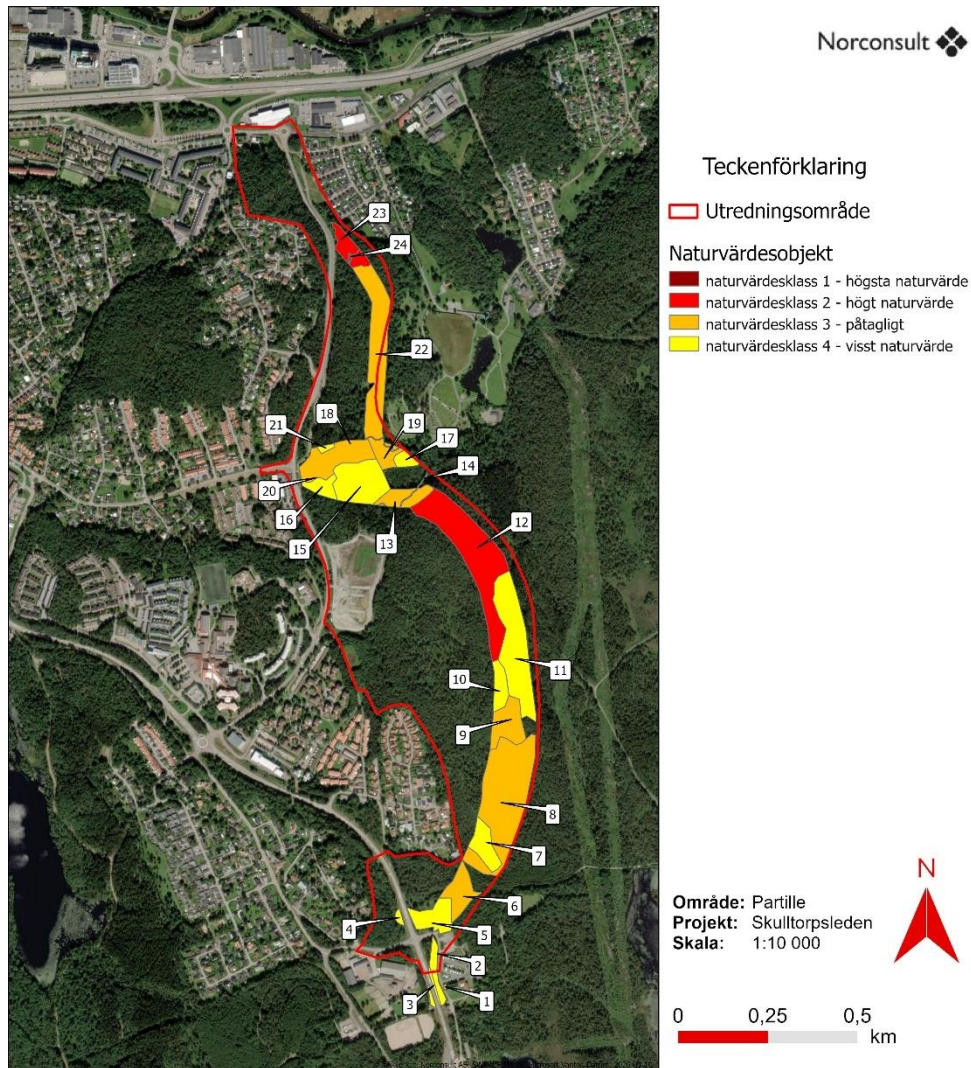


Figur 15. Grönstrukturen i Göteborgsregionen.

Under 2024 inventerades delar av utredningsområdet. Området besöktes två tillfällen, se Figur 16.

Under vår och sommar 2026 genomför Trafikverket kompletterande inventering av naturvärden, fågel- och flädermöss som ska täcka hela utredningsområdet. Resultat av de pågående inventeringar kommer att inkluderas i det löpande planarbetet och kommer att redovisas i nästa skede.

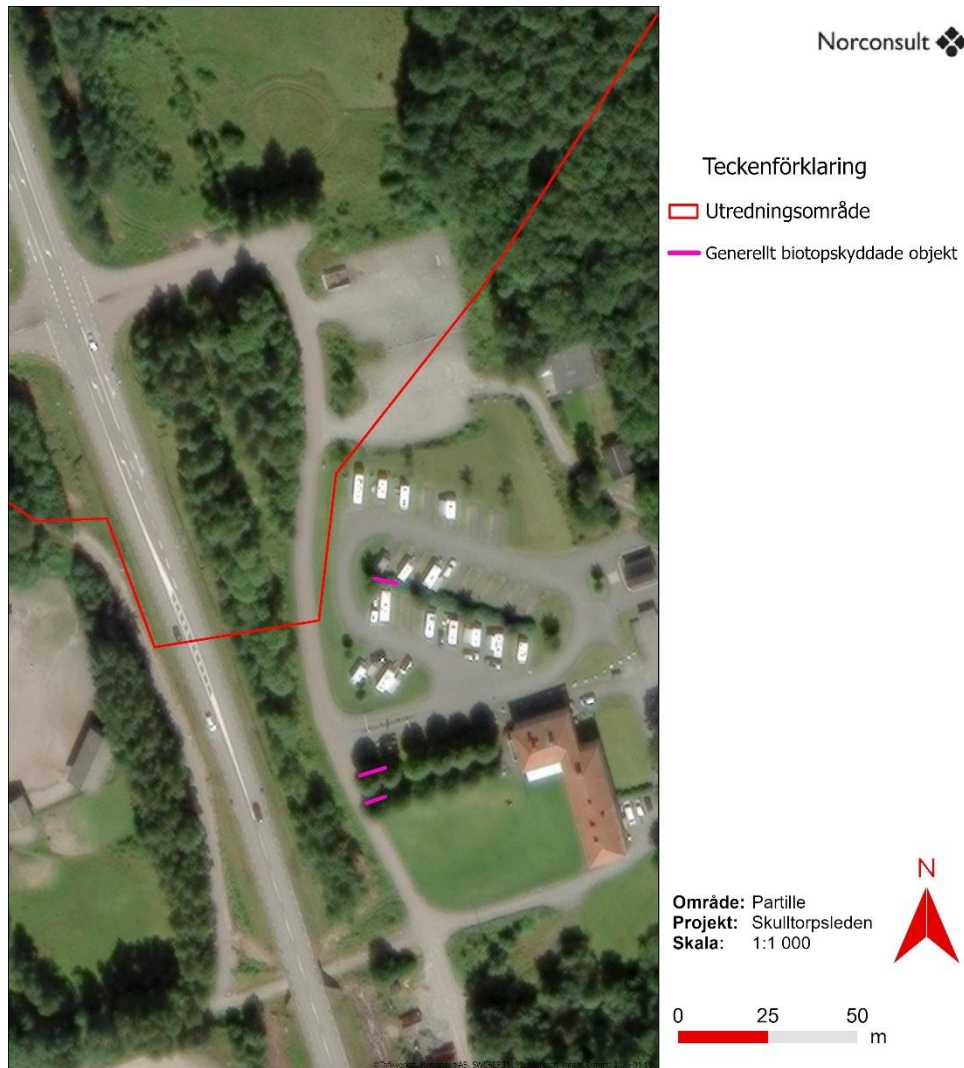
Under inventeringen 2024 identifierades och avgränsades totalt 24 naturvärdesobjekt, varav två hade högt naturvärde, tio hade påtagligt naturvärde och resterande tolv hade visst naturvärde. Två tredjedelar av marken hade påtagligt eller högt naturvärde. Skog och träd är den vanligaste naturtypen i området. Merparten av skogarna domineras av tall och flera av dem karaktäriseras av en stor förekomst av äldre grov och grovgrenig tall (Svensk Naturförvaltning AB, 2024).



Figur 16. Karta över inventeringsområdet och naturvärdesobjekten med tillhörande ID och naturvärdesklassning.

De två objekten som har högt naturvärde utgörs av en tallskog på kuperad mark (objekt 23) och en blandskog som omger ett vattendrag (objekt 12), även den inom kuperad mark. Inom de båda objekten växer ett skikt av äldre till gammal tall och inom blandskogen växer det även äldre och grov bok samt andra löv-trädslag.

Inom ramen av naturvärdesinventering identifierades 389 värdeelement varav tio var särskilt skyddsvärda träd och 17 i övrigt värdefulla träd. Det påträffades även två alléer i den södra delen av inventeringsområdet, som omfattas av det generella biotopskyddet 7 kapitlet 11 § miljöbalken. Det handlar om en enkel trädrad med fem körsbärsträd vid parkeringen, och en dubbelsidig lindallé med totalt tolv träd där alla träd är grova och hamlade, se Figur 17 och Figur 18.



Figur 17. Generellt biotopskyddade alléer som angränsar till utredningsområdet.



Figur 18. Foto på den dubbelradiga Lindallén.

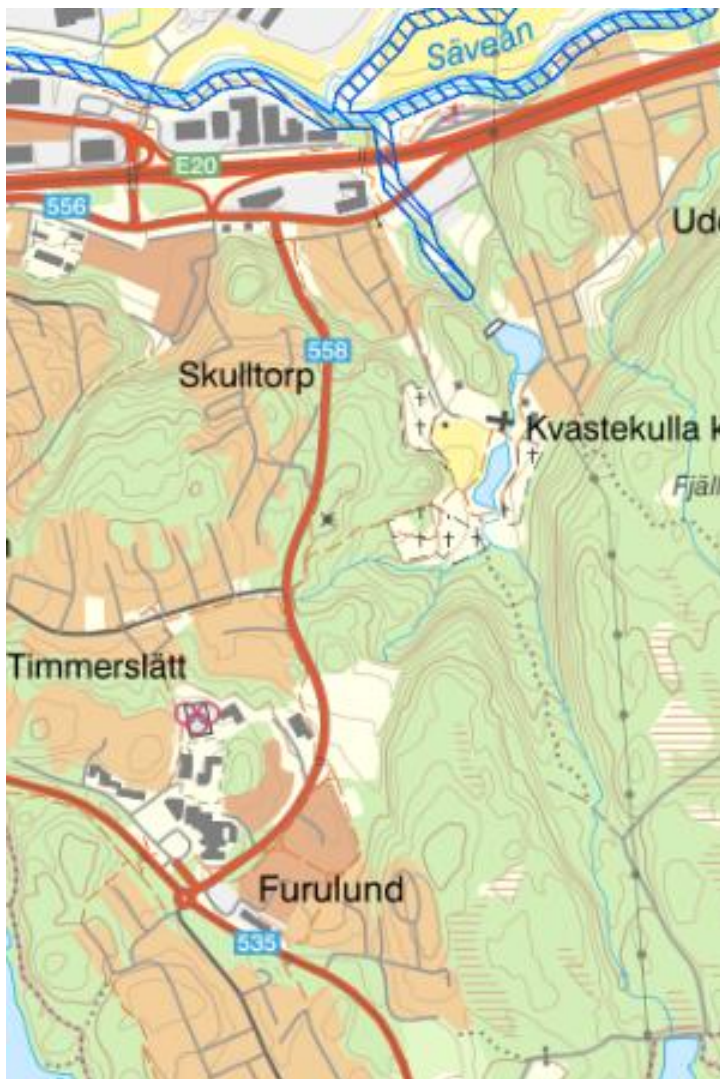
Av de arter som observerades inom området omfattas 25 (20 fåglar, en kärlväxt, två groddjur och två kräldjur) av artskyddsförordningen (2007:845) och tre arter är rödlistade (två träd och en fågel). Artskyddsförordningen är en del av miljöbalken och innebär i korthet att man inte får döda, skada, fånga eller störa de arter som omfattas av den. För vissa arter, till exempel fåglar, fladdermöss och vissa groddjur, är även fortplantningsområden och viloplatser skyddade.

Sex invasiva arter noterades inom inventeringsområdet varav en, jättebalsamin är upptagen på Europeiska unionens förteckning av invasiva främmande arter. Inom ramen för förberedande arbete med skydds-

täckning av deponin, vid sydvästra delen av utredningsområde, har alla invasiva växter som har påträffats på området samlats in och planer för täckning samt nedgrävning planerades på och i deponin. Det handlar om rotskott av kanadensiskt gullris, parkslide och vresros samt blomsterlupin, blekbalsamin och jättebalsamin (Rang-Sells 2023).

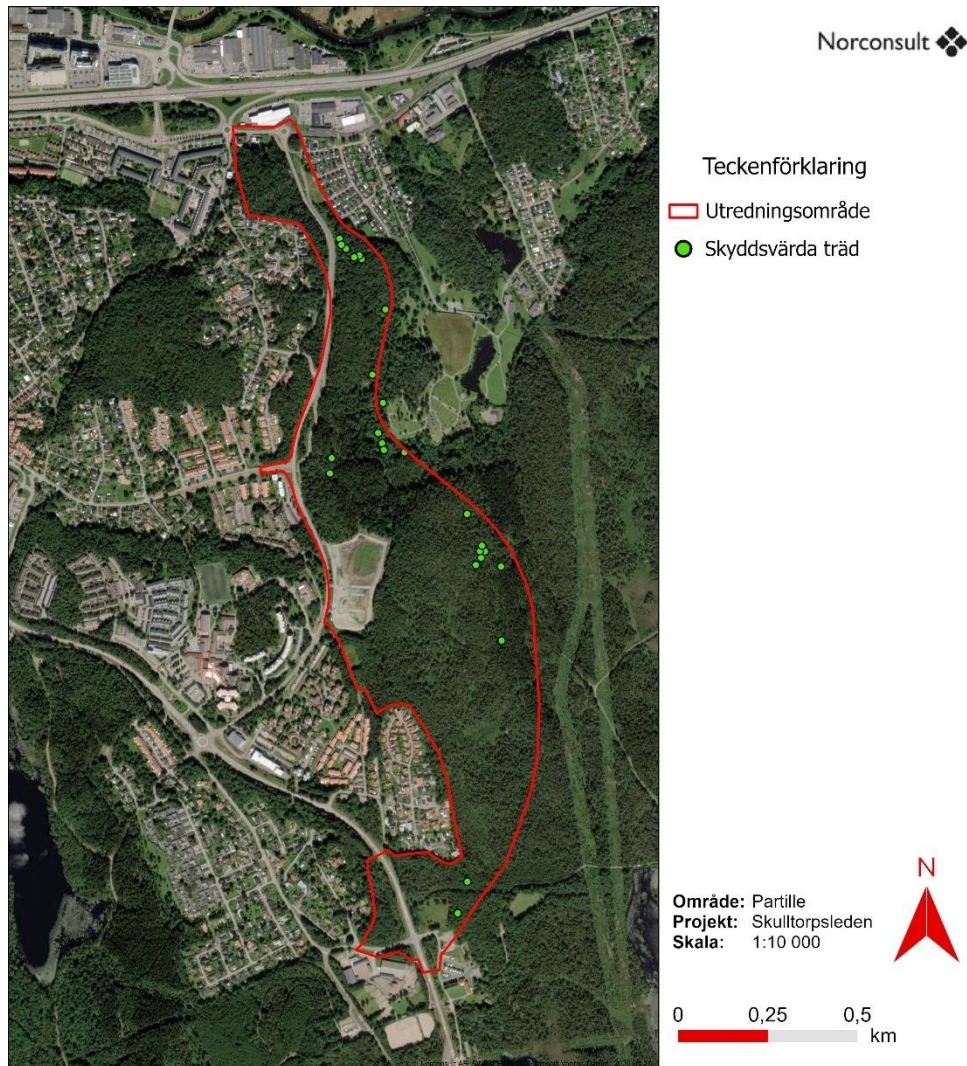
I tre av de utpekade naturvärdesobjekten (objekten 14, 18 och 24) påträffades skogsbäckar där samtliga har påtagligt naturvärde och utgör spridningslänkar i landskapet för groddjur. Vattendragen är biflöden till Kåbäcken som rinner öster om inventeringsområdet. De utgörs av en botten av block och sten i vattenfårorna och det finns partier där grus och sand dominerar i bottenskiktet. Samtliga har ett beskuggande trädsikt.

Säveån samt biflödet som omfattar norra delen av Kåbäcken är utpekade som särskilt värdefulla vatten för fisk, främst för lax och havsöring, se Figur 19.



Figur 19. Karta över värdefulla vatten för fisk.

Baserad på den tidigare naturvärdesinventeringen som gjordes 2024 (Svensk Naturförvaltning AB, 2024) identifierades tio särskilt skyddsvärda träd, se Figur 20.



Figur 20. Karta över särskilt skyddsvärda träd.

4.3.5 Rekreation och friluftsliv

Områdena som omfattas i riksintresse friluftsliv, se 4.3.2, är av stort värde för Göteborgsregionen som närströvområden och för olika slags friluftaktiviteter. I området bedrivs även orienteringsverksamhet av en lokal idrottsförening (Naturvårdsverket, 2026a).



Figur 21. Friluftslivsanknytna verksamheter vid utredningsområdets södra del.

Söder om utredningsområdet på platsen Åstebo ligger Partille vandrarhem. Vandrarhemmet erbjuder även flertalet ställplatser för husbil och husvagn. Vandrarhemmet lockar besökare som i sin tur nyttjar naturen inom området

Partilles brukshundklubb ligger intill vandrarhemmet med verksamhet och klubbstuga. Klubben har cirka 200 medlemmar, och verksamheten använder sig av en öppen grönytan som ligger strax sydöst om utredningsområdet, där bland annat en container med agilityhinder och en liten stuga där rally- och tävlingslydnadsprylar står (Partille Brukshundklubb, 2026).

På västra sidan av Landvettervägen finns även Partille ridklubb som kan anses vara en målpunkt för personer i alla åldrar. Utöver ridning inom anläggningsområdet erbjuder även klubben möjligheter till uteritter i de omkringliggande skogsområdena.

Inom utredningsområdet finns uppgift om att det förekommer orientering och det finns tre 'Hitta ut' stationer² etablerade.

Genom området går flera stigar dels informella som är väl upptrampade, dels formella med skötsel av kommunen. Mellan Kvastekulla kyrkogård och Tingsvägen går en bredare gångstig som är mer välordnad, se Figur 22.



Figur 22. Bredare gångstig mellan Tingsvägen och Kvastekulla kyrkogård.

4.3.6 Barriärverkan

Under 2024 uppförde Trafikverket i samarbete med andra en 43 meter lång plattramsbro över Landvettervägen mellan Partille och Landvetter, för att skapa en faunapassage där biltrafiken leds över bron medan djur får fri passage under. Byggnationen är anpassad för att smälta in i landskapet, belägen i en naturlig dalgång vid Åstebotjärn, med en 4,5 meter hög och 30 meter bred öppning för djuren. Projektet innehöll även installation av cirka sju kilometer faunastängsel, två viltuthopp och en färast för att säkerställa att vilda djur, såsom älg, rådjur och småvilt, kan korsa vägen tryggt (Svevia, 2024). Åtgärden bidrar till en minskning av barriärverkan av själva vägen 535.

4.3.7 Klimatpåverkan

Stora delar av utredningsområdet utgörs idag av produktiv skogsmark av majoriteten äldre barrskog men med mindre inslag av lövträd (Skogsstyrelsen, 2026). Utifrån dessa förutsättningar kan

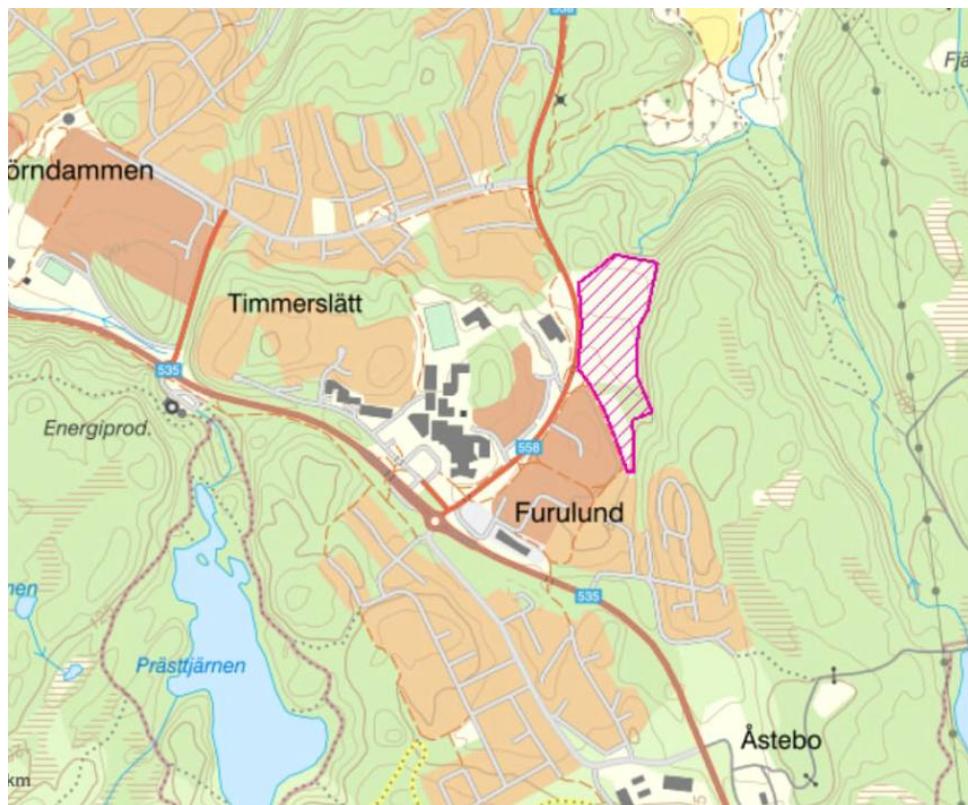
² 'Hitta ut' är ett initiativ för att uppmuntra och sprida till orientering och friluftsliv till en bredare allmänhet.

skogen inom utredningsområdet betraktas som en potentiell kolsänka. Mot bakgrund av beståndets sammansättning, med dominans av barrskog men med inslag av lövträd, kan inlagring av koldioxid antas ske under större delen av året.

4.4 Miljöbelastning och föroreningar

4.4.1 Förorenade områden

Merparten av det aktuella utredningsområdet är obebyggd/opåverkad mark. I västra delen av utredningsområdet finns en tidigare deponi (Furulunds), se Figur 23 och Figur 24. På 1960-talet tippades det cirka 200 000 m³ överskottsmassor från motorvägsbygget genom Partille kommun på deponin. Massorna var huvudsakligen lermassor. I slutet av 1980-talet har kalkat orötat avloppsslam lagts ut inom ett område där fotbollsplaner anlades, inom deponiområdet.



Figur 23. Furulunds deponi markerad. Källa: Partille kommun, hämtad från (Sweco 2025).

Vid en undersökning från 2018 uppvisade deponin en diversitet med många olika deponerade material, förutom schaktmassor från motorvägsbygge och kalkat avloppsslam. Till dessa avfallsslag har även bygg- och rivningsavfall samt andra typer av slam identifierats. Fältarbetet från 2018 visade på större mängder tryckimpregnerat

trä, tegelrester, plast, snören och så vidare. Farligt avfall (PCB) förekommer i låga halter i jord/avfall vilket bekräftar att bygg- och rivningsavfall finns bland de deponerade massorna (Norconsult 2018).

I samband med planer för att anlägga en solcellspark gjordes en ansökan för sluttäckning av området. Ansökan har återkallats och åtgärderna slutfördes inte på grund av tekniska svårigheter. Pågående åtgärder för att samla in och hantera dränvatten från deponiområdet omfattar bland annat rening i ett sandfilter. Åtgärden har dock i princip obefintlig effekt på de konstaterade förhöjda PFAS-ämnena. Nuvarande planer är att sanera området och göra det lämpligt för bostadsändamål, (Sweco 2025).

I anslutning till befintliga vägar bedöms marken till viss del ha blivit påverkad av trafiken. Längs med vägarna 558 och 535 är det således rimligt att förvänta sig förhöjda halter av föroreningar i dikesmassor.

Enligt Efterbehandlingsregistret (EBH) databasen finns en del verksamheter som kan vara förorenade norr om utredningsområdet, nedströms huvuddelen av den tilltänka vägens sträckning. Verksamheterna bedöms således inte ha så stor påverkan på utredningsområdet, se Figur 24.

Några övriga förorenade områden har inte noterats i kommunens arkiv.



Figur 24. Karta över potentiellt förorenade områden. Gul cirkel med beteckningen 3 inom utredningsområdet markerar Tingsängen (tidigare Furulundsdeponi) (Länsstyrelsen, 2026b).

4.4.2 Buller och vibrationer

I influensområdet runt utredningsområdet är exploaterat och tätbebyggt. I de norra delarna förekommer tät bostadsbebyggelse på båda sidor om Tingsvägen, främst i form av villor. I höjd med Kvastekulla kapell och kyrkogården samt vidare söderut är bostadsbebyggelsen huvudsakligen lokaliserade väster om Tingsvägen och korridoren. I de östra delarna av korridoren i samma område är exploateringen begränsad och området kännetecknas av naturmiljö med låga bakgrunds nivåer av buller.

De flesta bostadshusen har enligt Trafikverkets bullerberäkningar från 2021 idag bullernivåer som understiger Trafikverkets riktvärden för buller (TDOK 2014:1021). Ett fåtal hus i norr, närmst E20, har idag nivåer över riktvärdena för ekvivalent buller vid någon fasad.

Längs med Tingsvägen finns idag en bullerskärm som sträcker sig från Bro 1402-13-1 och ca 250 meter söder ut längsmed vägen. Skärmen ägs av kommunen.

4.4.3 Farligt gods – risker för boende

Varken nuvarande Landvettervägen eller Tingsvägen är utpekad som rekommenderad farled för farligt gods men ej heller förbjudet att framföra. Väg 40 i söder och E20 i norr utgör utpekade stråk för farligt gods. Den utpekade rutten för farligt gods går på E20/E6 genom Göteborg vilket passerar trängselskatt station. Vid en riskutredning för vägen genomfördes en stickprovskontroll på vägen och slutsatserna är att det går transporter med farligt gods på vägen (Norconsult, 2022). Enligt riskutredningen är individrisken på en acceptabel nivå.

4.4.4 Miljökvalitetsnormer

Enligt 5 kapitlet 1 § miljöbalken 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 och miljön. Dessa kallas miljökvalitetsnormer.

De miljökvalitetsnormer som bedöms beröras av planerade vägåtgärder och som bör beaktas i den fortsatta planläggningen samt under byggskede är miljökvalitetsnormer för vattenförekomster (yt- och grundvatten). Projektet bedöms inte ha en avgörande påverkan på uppfyllande av MKN samt luftföroreningar.

Kåbäcken (SE640576-128211) har som beskrivet i 4.2.3, miljökvalitetsnormer som föreligger, med måttlig ekologisk status, och en ej god kemisk status (Vattenmyndigheterna, 2026).

4.4.5 Luftföroreningar

Luftvårdsförbundet i Göteborgsregionen genomförde under 2019 luftkvalitetsmätningar i Partille kommun som en del av det regionala programmet för övervakning av luftföroreningar (IVL Svenska Miljöinstitutet, 2020).

Resultaten visar att luftkvaliteten varierar för kvävedioxid och PM₁₀. Halterna av kvävedioxid överskreds; periodmedelvärdet uppgick till 25 µg/m³, vilket innebär att miljökvalitetsmålets precisering för NO₂ som årsmedelvärde 20 µg/m³ överskreds. För dygnsmedelvärdet överskreds den övre utvärderingströskeln (ÖUT), och för timmedelvärdet överskreds den nedre utvärderingströskeln (NUT). Däremot låg resultatet för PM₁₀ under MKN

(9,3 µg/m³) och även dess utvärderingströsklar samt miljökvalitetsmålets precisering för årsmedelvärde. Inte heller MKN för dygnsmedelvärde samt tillhörande utvärderingströsklar överskreds under mätperioden i Partilles gaturum.

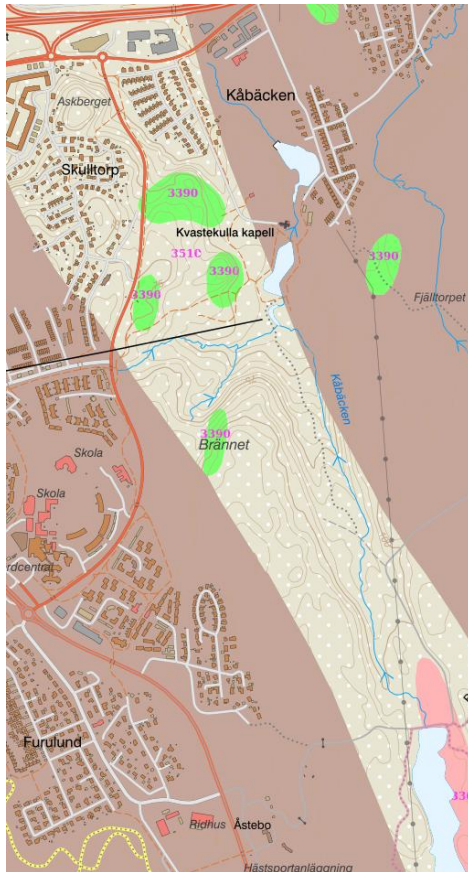
Trafikintensiva delar av Landvettervägen utgör de områden där risken för förhöjda halter av luftföroreningar är störst. Även köbildning vid större knutpunkter innebär en ökad risk för temporärt förhöjda halter.

Sammantaget visar resultaten att luftkvaliteten i Partille kommun är tillfredsställande, då uppmätta medelvärden för luftföroreningar understiger gällande MKN, med undantag för kvävedioxid (NO₂). Trafiken utgör den dominerande källan till luftföroreningar, och de högsta halterna bedöms uppstå i trafikintensiva stråk, såsom längs Landvettervägen, samt i anslutning till köbildning vid större knutpunkter, där risken för temporärt förhöjda halter är som störst.

4.5 Byggnadstekniska förutsättningar

4.5.1 Bergtekniska förhållanden

Berggrunden i området består enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU) berggrundskarta av rödgrå ögon- och ådergnejs med granodioritisk sammansättning. Större inneslutningar av gabbroid-diortider förekommer i höjd med Kvastekulla kapell och Brännet.



Figur 25. Utdrag ur SGU:s berggrundskarta.

De dominerande sprickriktningarna är vanligtvis orienterade i nord-väst-sydöstlig och nordost-sydvästlig. Vid Kvastekulla kapell finns en större deformationszon i sydvästlig-nordöstlig riktning inritad på SGU:s kartor, se svart heldragen linje i Figur 25, som sammanfaller med ett område med större jorddjup om 10-20 meter.

Längs Kåbäcken förväntas strukturer förekomma som är orienterade i samma riktning som de topografiska lågpunkterna (nord-nordväst).

Mindre lokala sprick- och krosszoner förväntas förekomma längs vägen i utredningsområdet. Glacialt påverkad uppsprickning kan förekomma nära markytan, till exempel i form av bankningsplan.

Bergmassan har en hydraulisk konduktivitet som är normal till låg med värden kring cirka 1×10^{-7} m/s. Vid sprick- och krosszoner är dock vattenföringen högre.

Strålningsnivåerna bedöms vara låga. Från närliggande mätningar längs Landvettervägen har aktivitetsindex mellan 0,5–1 uppmätts. Detta indikeras även på SGU:s strålningskartor.

En teknisk analys har gjorts av SGU på bergmaterialet vid Furulund som indikerar att bergmassan har en glimmerhalt på cirka 8 procent, kulkvarnsvärde på cirka 17 procent och LA-tal på cirka 33 procent vilket indikerar att bergmassan inte är särskilt lämpligt för uppkrossning och användning för byggnationsändamål.

Sammantaget bedöms bergmassan vara av acceptabel kvalitet för bergbyggnation. Lokalt kan dock sämre bergkvalitet påträffas på grund av förekommande sprick- och krosszoner. I samband med dessa zoner kan även kraftig vattenföring förekomma. Schaktat bergmaterial (krossat) bedöms var mindre lämpligt för byggnationsändamål på grund av sämre mekaniska egenskaper.

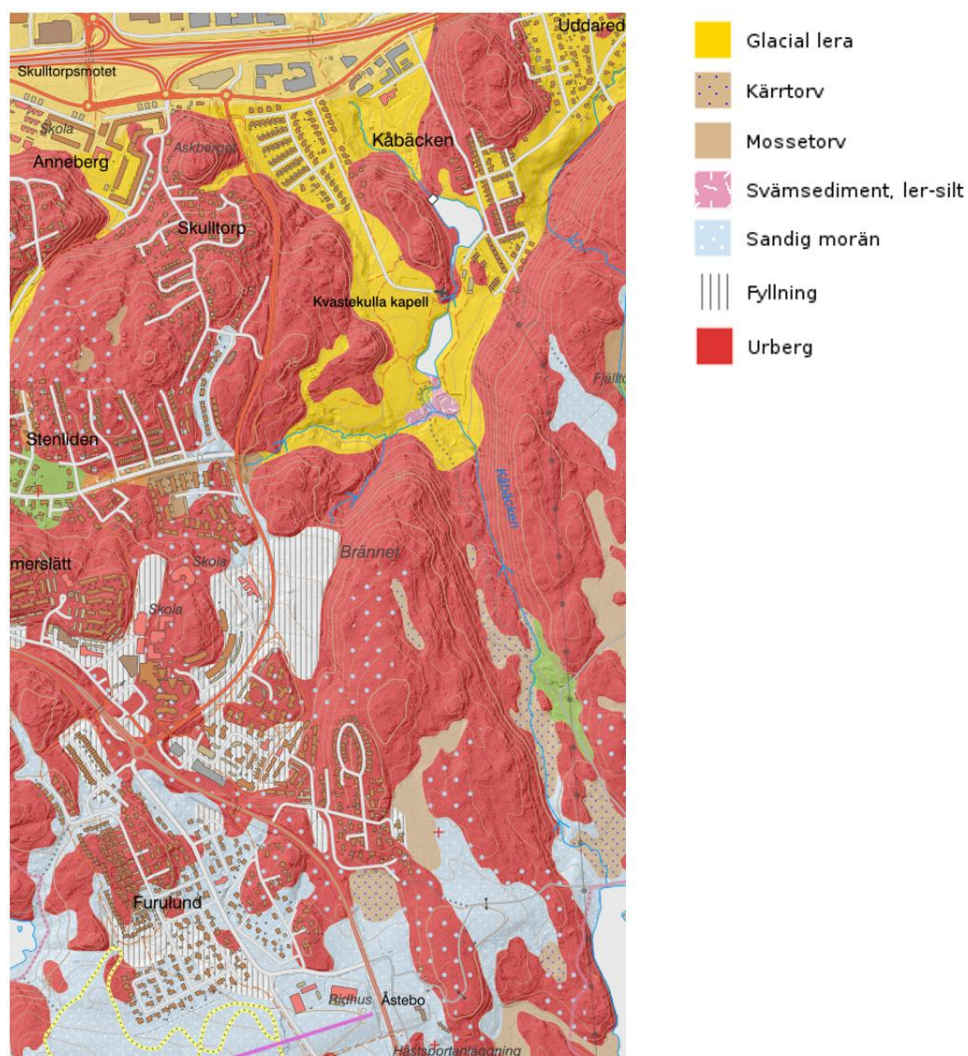
4.5.2 Geotekniska förhållanden

Enligt SGU jordartskarta domineras det aktuella utredningsområdet av berg i dagen eller områden med tunt jordtäckte ovan berg, se Figur 26 och Figur 27.

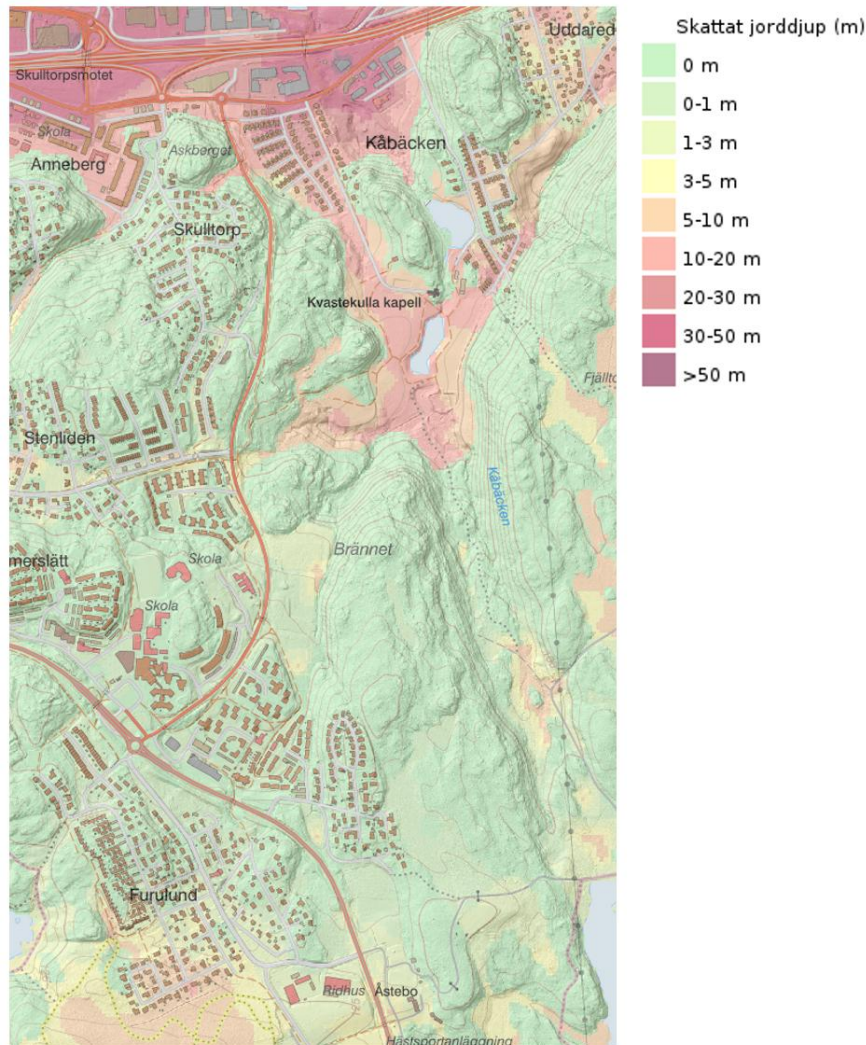
I norr samt i dalgången kring Kvastekulla griftegård förekommer lera, där det förväntade jorddjupet generellt varierar mellan cirka 5 och 20 meter.

I den västra delen av området, i anslutning till Tingsvägen, är den före detta Furulunds deponi belägen. Tidigare utförda geotekniska undersökningar inom deponiområdet har påvisat förhöjda metanhalter i provtagningshål. De deponerade massorna är inhomogena och består av varierande fraktioner såsom silt, sand, grus, lera och organiskt material. Därutöver förekommer slam, inslag av pappersfiber samt rester av tegel och betong. Djupet till naturlig fast botten bedöms uppgå till cirka 15 meter.

Områdets södra halva utgörs huvudsakligen av berg i dagen eller berg med ett tunt moräntäcke. Ställvis förekommer större områden med torv och längst i söder vid Åstebo utgörs jorden huvudsakligen av sandig morän.



Figur 26. Jordartskarta över aktuellt område (SGUs Kartvisare, 2026).



Figur 27. Jorddjupskarta över aktuellt område (SGUs Kartvisare, 2026).

4.5.3 Befintlig anläggning

Ledningar

Inom planerat vägområde finns offentliga samt sekretessbelagda ledningar. Korsande utredningsområdet finns två telekablar. I de två anslutningspunkterna i norr och söder finns det högspänningsstråk, fiber-, tele- och signalkablar som kan komma att beröras. Förekomst av VA-ledningar utreds och förfrågan har ställts till Partille kommuns VA-enhet.

Byggnadsverk

I norr i anslutning till cirkulation Tingsvägen vid Skulltorpsmotet finns en gång- och cykelport (benämning 1402-11-1 GC-tunnel Tingsvägen-Bäcktorpsvägen i Trafikverkets förvaltningssystem). Det är en fritt upplagd plattbro tillverkad av prefabricerade

betongelement, byggd 1984 och ägare är Partille kommun. Det finns inga ritningar på bron i Trafikverkets bro- och tunnelförvaltningssystem.



Figur 28. Bro 1402-11-1.

Under Tingsvägen i backen söderut från Skulltorpsmotet finns en gång- och cykelport (benämnd 1402-12-1 GC-tunnel Tingsvägen- Påletorpsvägen). Det är en fritt upplagd plattbro tillverkad av prefabricerade betongelement, byggd 1984 och ägare är Partille kommun. Det finns inga ritningar på bron i förvaltningssystemet.



Figur 29. Bro 1402-12-1.

I korsning Tingsvägen-Slättenvägen finns en gång- och cykelport (benämnd 1402-13-1 GC-tunnel Tingsvägen-Furumossen). Det är en fritt upplagd plattbro av prefabricerade betongelement, byggd 1985 och ägare är Partille kommun. Det finns inga ritningar på bron i förvaltningssystemet.



Figur 30. Bro 1402-13-1.

Elteknik/belysning

Landvettervägen och Tingsvägen är idag belysta. Anläggningen längs Landvettervägen ägs av Trafikverket medan Partille kommun äger anläggningen längs Tingsvägen

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Skulltorpsleden är en av fyra delar i Partille kommuns stadsutvecklingsprojekt *Trafiksystem centrala Partille*, se Figur 31. Projektet syftar till att förbättra vägnätet och möjliggöra stadsutveckling. Projektet inkluderar en ombyggnad av Landvettervägen, Partillemotet och Skulltorpsmotet samt en ny väglänk: Skulltorpsleden.

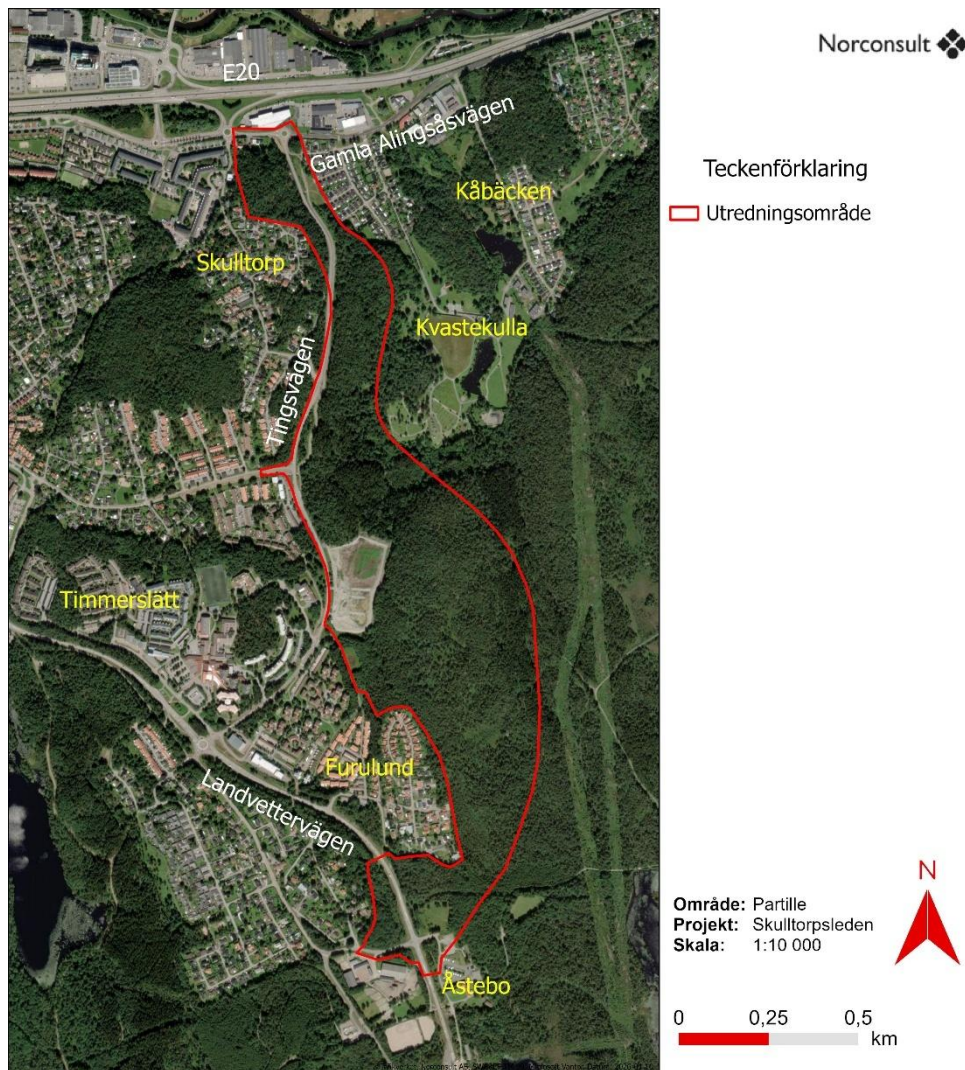


Figur 31. Projekt inom Trafiksystem i Partille. Notera att Skulltorpsledens placering enbart utgör en skiss på möjlig lösning och att utformningen sannolikt kommer skilja sig från den som syns i illustrationen.

Den aktuella vägplanen omfattar Skulltorpsleden som utgör en ny vägförbindelse från Landvettervägen norr om Partille vandrarhem till Skulltorpsmotet.

Genom att anlägga en ny väg möjliggörs avlastning av Landvettervägen och stadsutveckling längs med den vägen. Samtidigt höjs framkomligheten för både personbils- och godstrafik på den nord-sydliga länken mellan E20 och väg 40.

Rapporten Tingsvägens framtida funktion och utformning (Sweco, 2023) resulterade i ett förslag på en ny sträckning i terrängen öster om Tingsvägen (se Figur 32) som skapar en förlängning av Landvettervägen vid Åstebo i söder till Gamla Alingsåsvägen i norr.



Figur 32 Karta över utredningsområdet, områden och anknytande vägar.

Inom utredningsområdet utreds utformning av möjlig framtida väg. Utredningsområdets bredd är sådan att den möjliggör många olika tekniska lösningar och placering. Beslut om lokalisering inom utredningsområdet är ännu inte fattat och kommer baseras på den kunskap som inhämtas i detta samråd och kompletterande undersökningar under sommar och höst samt på en förprojektering av teknisk lösning. Val av utformning och lokalisering kommer samråd-
as i kommande skede.

Söder om ny väg planeras för en ny cirkulationsplats i höjd med Åstebo. Vid den ny cirkulationsplatsen kan trafikanter som kommer söderifrån välja mellan ny väg och att göra vänstersväng mot Landvettervägen och Tingsvägen. I norr planeras ny väg ligga i samma läge som befintlig Tingsvägen in i cirkulationsplats vid Alingsåsvägen. Ny väg kommer följa befintlig Tingsväg cirka 300 meter innan cirkulationsplatsen.

Den nya vägen planeras vara mötesseparerad med skyltad hastighet 80 km/h. Vägen planeras för två körfält (ett i vardera riktningen). Längs vissa sträckor kommer det bli aktuellt med stigningsfält för att underlätta omkörning av tunga/långsamtgående fordon där vägens lutning är brant. Extra körfält kan också bli aktuellt i anslutning till vissa korsningar.

På sträckan kommer det bli en eller flera tunnlar med hänsyn till den kuperade terrängen. Stor osäkerhet råder om längd på ny tunnel men som längst bedöms det i nuläget kunna röra sig om två tunnlar på en total längd om cirka 900 meter. Även alternativ med bro utreds vid passager av mindre dalgångar.

5.1 Bortval i tidigare utredningar

I detta avsnitt beskrivs viktiga övervägande i val av lokalisering som definierat och avgränsat utredningsområdet. Nedan beskrivs sammanfattning av de övervägande som gjorts i tidigare utredningar som lett fram till att respektive alternativ utformning och lokalisering valts bort. Inom valt utredningsområde kommer en lokalisering ske inom ramen för nästa skede i planprocessen: vägplanens samrådshandling.

5.1.1 Landvettervägen

Utredningen, *Tingsvägens framtida funktion och utformning* (Sweco 2023), visar att Landvettervägen inte kan behålla sin roll som regional huvudled om den byggs om till stadsgata. Syftet med omvandlingen är att skapa en mer stadsmässig miljö med bostäder, service, gång- och cykelstråk samt ett metrobusstråk. En sådan utformning är inte förenlig med att samtidigt hantera stora mängder genomfartstrafik, tung godstrafik eller transporter av farligt gods. En stadsgata kräver lägre hastigheter, fler korsningar, hög tillgänglighet för oskyddade trafikanter och en tryggare miljö, vilket kraftigt begränsar kapaciteten och möjligheten att hantera regional trafik. Landvettervägen kan därmed inte byggas om och samtidigt fungera som övergripande trafikled.

Landvettervägen har redan idag höga trafikflöden, och den framtida utvecklingen i Partille, särskilt i Furulund och södra centrum, kommer att öka belastningen ytterligare. I kombination med planerna på att omvandla vägen till stadsgata uppstår kapacitetsbrister, framför allt vid Partillemotet och på sträckan norrut mot centrala Partille. Trafikverket och kommunen behöver undvika att ytterligare trafik belastar dessa kritiska punkter. Detta eftersom det leder till ökad olycksrisk och försämrad framkomlighet inklusive köbildning med påverkan på E20.

Åtgärder för att bibehålla hög kapacitet på Landvettervägen, exempelvis genom breddning, ökad bärighet eller fler körfält, skulle innebära omfattande intrång i befintliga bostäder och verksamheter. Det skulle även medföra ökade bullernivåer och en försämrad boendemiljö, vilket står i direkt konflikt med målen för stadsomvandlingen. Kombinationen av stadsgata och genomfartsled innebär grundläggande målkonflikter som inte går att lösa.

Mot denna bakgrund är det inte möjligt att bygga om Landvettervägen så att den både stödjer stadsutvecklingen och samtidigt fungerar som regional huvudled. Trafiken måste därför ledas om till en annan sträckning. Genom att etablera en kapacitetsstark regional förbindelse utanför stadsutvecklingsområdet kan Landvettervägen avlastas och omvandlas till ett stadsgaturum. Detta är en förutsättning för att möjliggöra bostadsbyggande, kollektivtrafiksatsningar samt god tillgänglighet för gång- och cykeltrafik. Samtidigt skapas bättre trafiksäkerhet, kortare restider och en mer robust lösning för framtida trafikökningar.

5.1.2 Tingsvägen

Partille kommun har låtit ta fram ett underlag för att utreda vilken roll Tingsvägen bör ha i framtidens trafiksystem (Sweco, 2023). Syftet med rapporten är att analysera vilka åtgärder som krävs för att vägen ska kunna överta de regionala trafikfunktionerna från Landvettervägen, som planeras att byggas om till stadsgata.

Rapporten visar att den befintliga Tingsvägen inte är tillräcklig för att överta dessa funktioner. Den främsta orsaken är vägens kraftiga lutning, som på vissa sträckor uppgår till cirka 10 procent. Detta gör vägen olämplig för tung trafik, transporter av farligt gods samt trafik under vinterförhållanden, då framkomligheten försämras avsevärt.

Även vid en ombyggnad bedöms lutningen endast kunna reduceras till cirka 8 procent, vilket fortfarande överstiger riktvärden enligt VGU och dessutom skulle kräva dispens. Sammantaget innebär detta att Tingsvägen inte uppfyller de tekniska krav som ställs på en huvudförbindelse som ska ersätta Landvettervägen mellan Furulund och E20.

Utöver lutningsproblematiken har Tingsvägen i sin nuvarande sträckning många lokala anslutningar och ligger nära bostadsbebyggelse. På en knappt två kilometer lång sträcka finns åtta anslutande lokalgator, vilket skapar många konfliktpunkter och försvårar en kombination av hög kapacitet och god trafiksäkerhet. För att hantera ökade trafikflöden skulle flera anslutningar behöva stängas eller omformas, vilket skulle få betydande konsekvenser för boende och innebära omfattande intrång. En breddning av vägen skulle dessutom medföra ökade buller- och vibrationsproblem samt påverka

tillgänglighet till fastigheter och hållplatser. Rapporten drar därför slutsatsen att en ombyggnad i befintlig sträckning inte är genomförbar utan stora negativa effekter för både befintlig bebyggelse och planerad stadsutveckling i Furulund.

Kapacitetsmässigt bedöms Tingsvägen inte heller kunna hantera de trafikmängder som prognostiseras till år 2040, särskilt om Landvettervägen omvandlas till stadsgata. Trafikanalysen visar att korsningen vid Furulund och flera andra punkter når kritiska belastningsnivåer även efter åtgärder, vilket innebär att vägens funktion snabbt skulle bli otillräcklig. Mot denna bakgrund framstår en ny sträckning som en mer långsiktigt hållbar lösning. En ny väg kan utformas med flackare lutningar, högre standard, färre korsningar och en tydligare separation mellan regional och lokal trafik. Detta ger både ökad kapacitet och förbättrad trafiksäkerhet, samtidigt som den befintliga Tingsvägen kan behålla sin roll som lokal gata utan att belasta närliggande bostadsområden med tung genomfartstrafik.

5.1.3 Anslutning Skulltorpsmotet

En anslutning vid Skulltorpsmotet bedöms vara den mest fördelaktiga lösningen. Ett alternativ till anslutning i Skulltorpsmotet är en anslutning längre österut längs med E20 med möjlighet att lokalisera anslutningen så långt bort som vid Jerio. Det senare har utretts inom ramen för en tidigare vägutredning.

En alternativ anslutning, exempelvis öster om den planerade kopplingen till Skulltorpsmotet, innebär längre körsträckor, särskilt för trafikanter med destination västerut mot Göteborg, vilket i sin tur medför ökade restider. Längre restider kan minska incitamentet att välja den nya sträckningen, vilket motverkar dess syfte att avlasta det befintliga vägnätet.

Därutöver bedöms en östlig anslutning medföra ett större intrång i ett i dag ostört grönområde med höga naturvärden. Området präglas av en sammanhängande grönstruktur, viktiga ekologiska samband samt betydande rekreativa kvaliteter. Ett sådant intrång riskerar att fragmentera livsmiljöer, påverka spridningsvägar för arter samt minska områdets upplevda ostördhet och värde för friluftsliv.

Genom att ansluta till Skulltorpsmotet i norr skapas en mer direkt och effektiv koppling till det övergripande vägnätet. Detta bidrar till kortare och mer förutsägbara restider samt förbättrad framkomlighet, samtidigt som intrånget i värdefulla naturmiljöer begränsas jämfört med en östligare dragning.

5.1.4 Anslutning Åstebo

Valet av anslutningspunkt för den nya vägen har inte enbart styrts av trafikfunktion, utan har också i hög grad beaktat behovet att bevara och stärka de ekologiska samband som pekades ut i utredningen från 2010 (Enviroplanning, 2010). En central utgångspunkt har därmed varit att undvika intrång i det så kallade gröna stråket – ett naturligt rörelsestråk för djur som binder samman västra och östra naturområden. Faunapassagen vid Åstebo, utgör en nyckelpunkt för att återställa konnektiviteten i området.

En anslutning söder om vandrарhemmet skulle innebära en ny barriär i den ekologiska kilen. En sådan sträckning riskerar att bryta ett av de få kvarvarande sammanhängande sambanden mellan västra och östra naturområden, vilket skulle försvåra arters rörelser och motverka syftet med de åtgärder som genomförts för att stärka konnektiviteten.

Vidare skulle en sydlig dragning försämra effekten av faunapassagen vid Åstebo, se 4.4.1. Faunapassager är beroende av att vara kopplade till fungerande gröna stråk. Om en ny väg anläggs i direkt anslutning till passagen finns en risk att djur undviker området, vilket i praktiken minskar både nyttan av investeringen och dess ekologiska funktion. En sådan lokalisering kan dessutom innebära att den befintliga faunapassagen behöver ersättas för att upprätthålla funktionen i det ekologiska sambandet.

En sydlig anslutning skulle också innebära ökade störningar genom en längre vägsträcka och därmed större påverkan på grönområdena, i form av buller, ljus och mänsklig aktivitet i ett i dag relativt ostört område. Många arter är känsliga för sådana störningar och kan därför komma att undvika området helt.

Mot denna bakgrund har en anslutning strax norr om Partille vandrарhem valts. Denna lokalisering innebär att det gröna stråket kan bevaras utan att brytas av ny infrastruktur.

Utifrån trafikhänseende är utredningsområdet för aktuell anslutning placerad så långt norrut på Landvettervägen/Tingsvägen som genomförbart för att uppnå vägens funktion och syfte.

Sammanfattningsvis är valet av anslutningspunkt en avvägning där ekologisk funktion har varit avgörande. Genom att placera anslutningen norr om vandrарhemmet kan det regionalt viktiga gröna stråket bevaras, faunapassagens funktion säkerställas och ytterligare fragmentering undvikas.

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

5.2.1 Landskapsbild

Sprickdalslandskap

Landskapsbilden varierar beroende på skala och avgränsning. På längre betraktelseavstånd uppfattas landskapet kring utredningsområdet som ett tydligt sprickdalslandskap. Tingsvägen framträder redan i dag som ett synligt inslag i de skogbeksädda bergspartierna. En ny väganläggning kan förstärka infrastrukturens närvaro i landskapsbilden och påverka intrycket av det typiska sprickdalslandskapet.



Figur 33. Vy från Lexby, norr om Sävåns dalgång in mot Skulltorp.

Influensområdet

Utredningsområdet är beläget i en kuperad terräng och ligger generellt högre än omgivningen, vilket medför påverkan på omgivande ytor. Detta gäller särskilt ytorna i anslutning till Kvastekulla griftegård samt vid rondellen mellan Tingsvägen och Gamla Alingsåsvägen, där terrängen ligger relativt högt i förhållande till omgivningen. Därför bör både betraktelseperspektivet och resnärsperspektivet hanteras vid influensområde. Insynen från och till angränsande bostadsområden är dock i nuläget begränsad, då tät vegetation till stor del skärmar av sikten mellan utredningsområdet och influensområden. Trafikbullret förväntas öka även om befintlig vegetation i största möjliga utsträckning bevaras i samband med en ny vägdragning. Detta kan påverka upplevelsen av platsen och de aktiviteter som sker i närområdet. Landskapsbilden påverkas även genom förändrade siktlinjer till följd av gallring samt genom ökad exponering av tekniska inslag, såsom bullerskydd och vägräcken, i en naturnära miljö.



Figur 34. Vy från Gamla Alingsåsvägen.



Figur 35. Vy från Tingsvägen.



Figur 36. Vy över tidigare deponi.



Figur 37. Vy vid Kvastekulla griftegård.

Utredningsområde

Intill utredningsområdet präglas landskapsbilden främst av skogsbeklädd terräng. Förekomsten av flera naturtyper ger landskapsbilden en varierad upplevelse. Inom utredningsområdet förekommer ytor med blandskog, barrskog, bergslanter och stenras, plåtåer, partier präglade av skogsbrand, hållmarker, våtmarker samt vattendrag. Dessa delområden uppvisar skiftande karaktärer som formas av variationer i siktlinjer, rumslighet, ljud och ljusförhållanden. En ny väganläggning innebär generellt en betydande negativ påverkan på skogsmiljön, då tillförseln av trafik introducerar en annan typ av miljö med ökat flöde och högre bullernivåer. Konsekvenserna av denna påverkan varierar dock mellan delområdena beroende på deras olika känslighet.



Figur 38. Blandskog



Figur 39. Barrskog



Figur 40. Bergsslänter och stenras



Figur 41. Platå



Figur 42. Skogsbrand



Figur 43. Hällmarker



Figur 44. Våtmarker



Figur 45. Vattendrag

5.2.2 Kulturmiljö

Det utpekade kulturhistoriskt värdefulla området som Kvastekulla griftegård utgör ligger i nära anslutning till utredningsområdet. Ett genomförande av planförslaget förväntas medföra negativ påverkan på upplevelsen av denna kulturmiljö; dels genom förändrad landskapsbild (nedtagning av träd, uppförande av bullerskydd, vägräcken etcetera), dels genom att den nya vägen kommer bidra med buller som riskerar påverka upplevelsen av griftegården negativt, vars nuvarande funktion och ursprungliga idé är att vara en plats för stillhet och ro. Griftegården är idag tydligt avgränsad där gestaltningen är uppbyggd kring samspelet mellan de anlagda ytorna och omgivande natur, vilket ska ses som en helhet.

Inga kända fornlämningar finns inom utredningsområdet, dock är fornlämningsbeståndet i området relativt okänt där nuvarande dokumentation främst grundas på inventeringar från 1970 och 1980-talet. Länsstyrelsen har beslutat att en arkeologisk utredning steg 1 ska utföras. Innan utredningen är utförd är risken för att påträffa ej kända fornlämningar svårbedömd.

5.2.3 Naturmiljö och skyddade arter

Planförslaget bedöms inte innebära ett direkt ingrepp i riksintressena för naturmiljövård eller Natura-2000. Däremot kan åtgärder inom influensområdet, exempelvis förändringar i yt-avrinning, buller eller luftföroreningar, potentiellt innebära indirekt påverkan vilken kräver fortsatt hänsyn i den fortsatta planeringen.

Riksintressenas värden är främst knutna till närliggande vattendrag och våtmarksområden som inte ligger inom utredningsområdet. Den planerade vägen kommer innebära förlust av träd och naturmiljö kring utbredningen av den nya vägen, detta dock bedöms inte påverka riksintressena i sin helhet.

Anläggandet av Skulltorpsleden innebär ett direkt intrång i naturmiljön genom att mark som idag utgörs av skogs- och naturmark tas i anspråk för väganläggning. Detta medför förlust av naturmiljö till dels skyddade arter, förändrade livsmiljöer för växter och djur samt en fragmentering av tidigare sammanhängande naturmiljöer. Under byggskedet kan tillfälliga störningar uppstå i form av buller, vibrationer och markpåverkan, vilket kan påverka närliggande naturvärden. I driftsskedet kan vägen innebära en mer långsiktig påverkan genom barriäreffekter, ökad störning och förändrade spridningsmöjligheter för arter. Med anpassad lokalisering, skyddsåtgärder och hänsyn till känsliga miljöer bedöms påverkan på naturmiljön kunna begränsas, men en negativ påverkan kvarstår då ostörd naturmiljö tas i anspråk.

5.2.4 Rekreation och friluftsliv

Anläggandet av Skulltorpsleden bedöms medföra främst lokala och tillfälliga negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv under byggskedet, genom ökat buller, minskad tillgänglighet och störningar för närliggande verksamheter som vandrарhem, hundbruksklubb samt för strövområden och stigar. I driftsskedet kan vägen innebära en viss långsiktig påverkan på upplevelsevärden, bland annat genom buller, visuell påverkan och barriäreffekter i ett idag sammanhängande grönområde. Med lämpliga skyddsåtgärder, säkra passager och god information bedöms dock rekreatiоns- och friluftsvärden fortsatt kunna nyttjas, även om upplevelse kvaliteten kan förändras i vägsträckans närhet.

5.2.5 Klimatpåverkan

Projektet medför klimatpåverkan på två vis dels direkt genom förbrukning av material och energi för produktion av ny väg och dels indirekt genom påverkan på befintlig skogsmarks möjlighet att utgöra en kolsänka.

Anläggandet av ny väg medför utsläpp av koldioxidekvivalenter dels genom förbrukning av material och dels genom arbets- och lastfordonens energianvändning. I samrådshandlingsskedet kommer Trafikverket genomföra en klimatkalkyl med översiktlig beräkning av anläggnings-arbetenas förväntade utsläpp av koldioxidekvivalenter. De största klimatutsläppen bedöms komma från masshantering, anläggning av körbana, konstruktion av tunnlar och eventuella broar.

Under förutsättningarna att skogen inom området idag är en kolsänka, förväntas genomförandet av planförslaget innebära negativa konsekvenser för klimatet. Skog som är en kolsänka bidrar med årlig inlagring av koldioxid och har även inlagrat kol. Vid avverkning frigörs kol som virke men också som utsläpp från mark och kvarstående biomassa.

5.2.6 Vattenförhållanden och miljö kvalitetsnormer för vatten

Inga vattendrag inom utredningsområdet är utpekade som nationellt värdefulla eller särskilt värdefulla vatten, men samtliga omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten och ska beaktas enligt miljöbalkens krav vid planering och genomförande. Vid fortsatt projektering är det därför viktigt att säkerställa att vägbyggnationen inte medför försämrad vattenstatus, exempelvis genom ökad avrinning, risk för sedimenttransport eller påverkan på befintliga vattenmiljöer, samt att lämpliga skyddsåtgärder vidtas där vatten passerar eller berörs av anläggningen.

Vid exploatering i skogs-/naturmark är det utmanande att rena dagvattnet till befintliga föroreningshalter då de befintliga halterna är mycket låga. Följaktligen kommer föroreningsmängderna (kg/år) öka till nedströms recipienter då även total avrunnen volym ökar när marken hårdgörs.

Framtida dagvattenflöde kan fördröjas till motsvarande befintligt flöde från naturmark och förväntas inte påverka de hydromorfologiska förhållandena nedströms.

För delsträckan där befintliga Tingsvägen utgår och ersätts av Skulltorpsleden finns god möjlighet att rena och fördröja till befintliga nivåer.

5.2.7 Hushållning med mark och vatten

Skulltorpsleden innebär att mark som i dag huvudsakligen utgörs av skogs- och naturmark tas i anspråk för ny infrastruktur, vilket medför ett permanent intrång och en förändrad markanvändning inom utredningsområdet. Projektet påverkar därmed den lokala hushållningen med mark genom att sammanhängande grönområden delvis fragmenteras. Markanvändningsförändringen får således negativa konsekvenser för både markvegetationen och för skogsbruket. Detta sker främst genom dels avverkning av träd samt trafikering av arbetsmaskiner som riskerar att förstöra markvegetation, dels anläggning av hårdgjorda ytor som i sin tur hindrar rötter och ny vegetationsförekomst. Markförhållandet och de konsekvenser som följer beror på andelen mark som tas i anspråk, dock strävar planförslaget efter att minimera markintrånget så gott det går.

En ny väg kan även påverka vattenhushållningen lokalt genom förändrade avrinningsmönster och ökad hårdgjord yta, vilket ställer krav på hantering av dagvatten och skydd av närliggande vattendrag. Sammantaget bedöms påverkan på hushållningen med mark och vatten vara måttlig, förutsatt att intrånget begränsas så långt som möjligt och att åtgärder vidtas för att säkerställa en långsiktigt hållbar hantering av mark, ytvatten och dagvatten i enlighet med miljöbalkens krav.

5.2.8 Avvattning

Dagvatten ska i första hand avvattnas till renande och fördröjande diken. Diken kan exempelvis utformas som skålade och gräsbeklädda biofilter-/makadamdiken, vilket förväntas ge god rening. Kantsten och rännstensbrunnar ska undvikas om möjligt. Om kompletterande rening bedöms nödvändigt på grund av risk att påverka recipientens status negativt kan ytterligare ytor behövas tas i anspråk. Det finns många naturvärden och det behöver utvärderas om den ytterligare reningen som kan erhållas i en dagvattenanläggning kompenserar för eventuella naturvärden som finns på platsen.

Efter avvattning, fördröjning och rening ansluts dagvattnet till befintlig kommunal dagvattenledning, eller släpps ut i naturen. Vägsträckan är lång och det finns varierande anslutnings- och/eller utloppsförhållanden.

5.2.9 Befolkning och hälsa

Skulltorpsleden medför att exponering av trafikbuller och vibrationer delvis omfördelas från befintliga vägar, främst Landvettervägen och Tingsvägen, till den planerade nya vägsträckningen. För boendemiljöer i anslutning till de befintliga vägarna kan detta innebära minskad bullerpåverkan, medan bostäder i närhet av

den nya vägen kan komma att påverkas av ökade buller- och vibrationsnivåer.

Ur natur- och rekreationsperspektiv innebär projektet att buller och vibrationer kan minska i områden som idag är påverkade av befintlig infrastruktur och öka i områden som i nuläget präglas av låga bullernivåer. Detta gäller främst i de östra delarna av korridoren.

Utbyggnaden av Skulltorpsleden klassificeras som väsentlig ombyggnad, vilket innebär att målsättningen är att bullerutsatta bostäder och värdefulla naturområden åtgärdas så att riksdagens riktvärden nås. Trafikverket har generella riktlinjer och vägledningar för hur arbetet för att uppnå dessa riktvärden ska bedrivas.

Omledningen av trafik medför kumulativa effekter avseende bullerpåverkan (både positiv och negativ) där influensområdet sträcker sig väsentligt utanför utredningsområdet. Bullernivån för boende i närheten av Landvettervägen genom Partille minskar medan den ökar för boende i den nya vägens närhet samt för boende invid Skulltorpsmotet.

Den framtida vägen är inte avsedd att vara utpekad som rekommenderad farled för farligt gods.

5.2.10 Barriäreffekter

Barriäreffekterna avser främst att den nya väganläggningen kan upplevas som ett hinder i landskapet, vilket kan försvåra eller förlänga förflyttningar mellan områden på ömse sidor om vägen.

För boende i närområdet kan barriärverkan också upplevas indirekt genom ökat buller, visuella effekter och närvaron av trafik, vilket kan minska upplevelsen av trygghet och tillgänglighet vid korsande av området, särskilt för oskyddade trafikanter. Detta gäller exempelvis tillgänglighet till strövområden, rekreativa miljöer, vandrарhem, brukshundklubb samt kyrkogård och angränsande stigar inom utredningsområdet. Även upplevelsen av sammanhang och närhet mellan bostadsområden och strövområden i närheten kan påverkas negativt.

Den planerade väganläggningen kan även medföra barriäreffekter för fauna genom att skapa fysiska och funktionella hinder i landskapet. Vägen kan begränsa djurs rörelsemönster och tillgänglighet till födosöksområden, vattenmiljöer och reproduktionsplatser, vilket kan leda till fragmentering av livsmiljöer. Särskilt mindre arter och arter med låg rörlighet kan påverkas negativt. Risken för viltolyckor kan samtidigt öka i områden där djur försöker korsa vägen. Genom anpassad utformning, såsom faunapassager och styrande stängsling,

kan dessa effekter begränsas, även om en viss kvarstående påverkan kan förväntas.

Att delar av vägen förväntas uppföras som tunnel genom berget kan i viss mån mildra barriäreffekten då det skapar potential för stråk ovanför tunneln i naturmark. Även om stråk av naturmark kan mildra konsekvenserna innebär åtgärden i grunden en negativ påverkan.

Sammanfattningsvis bedöms Skulltorpsleden medföra en ökad barriärverkan i området genom att en ny trafikled anläggs i ett idag relativt sammanhängande grön- och friluftsområde. Barriäreffekten är främst lokal men kan påverka tillgängligheten till rekreationsområden och verksamheter på vardera sida om vägen, samt djurens rörelsemöjligheter och ekologiska samband. Genom anläggande av säkra passager och anpassad utformning bedöms barriärverkan kunna begränsas, även om en viss bestående påverkan kvarstår efter att vägen tagits i drift.

5.2.11 Risk för skred och ras

Området uppvisar betydande nivåskillnader, vilket sannolikt medför behov av höga bankar längs delar av den planerade vägen. För delsträckor där höga bankar anläggs på lera eller där torv korsas kommer geotekniska förstärkningsåtgärder att vara nödvändiga för att uppnå tillräcklig stabilitet och begränsa risken för oacceptabla sättningar.

Berggrunden bedöms generellt sett vara av god kvalitet. Lokalt kan dock större eller mindre områden med uppsprucket berg förekomma som kan behöva åtgärder vid schaktning för att säkerställa stabiliteten. Sammantaget bedöms risken för skred och ras i bergmassan dock som låg.

5.2.12 Väg och trafik

Den planerade Skulltorpsleden är avsedd att avlasta Landvettervägen och förbättra kapacitet och trafiksäkerhet i det regionala vägnätet, vilket bedöms ligga i linje med riksintresset för kommunikations syfte.

Anläggandet av Skulltorpsleden bedöms ge betydande förändringar i det lokala trafiksystemet. Under byggskedet kommer tillfälliga störningar uppstå i form av exempelvis omledningar, nedsatt framkomlighet samt ökad tung trafik i närområdet. I driftsskedet bedöms den nya vägen bidra till ökad kapacitet och förbättrad framkomlighet. Den nya vägen avlastar Landvettervägen och Tingsvägen

och flyttar trafik från Partillemotet (som nått sitt kapacitetstak) till den planerat ombyggda Skulltorpsmotet och möjliggöra därmed väsentlig omfördelning av trafikflöden i Partille. Samtidigt kan lokala trafikeffekter, såsom ökad trafikmängd, buller och förändrade trafikstråk, uppstå i anslutning till den nya vägsträckningen. Sammantaget bedöms projektet bidra positivt till det övergripande trafiksystemet, medan lokala negativa effekter kan uppstå i vägens närhet.

Risker med avseende på farligt gods

Omfördelningen av trafiken innebär att de transporter med farligt gods som idag trafikerar Landvettervägen i huvudsak förväntas flyttas över till nya Skulltorpsleden. I och med att Landvettervägen får en mer lokal karaktär bedöms transporter med farligt gods främst utgöras av transporter med målpunkt längs vägen, vilket bedöms vara begränsat.

Enligt genomförd riskutredning för Furulund centrum (Norconsult, 2022) ligger risknivån inom området som kräver skyddsåtgärder vid full utbyggnad. Ur detta perspektiv innebär den aktuella vägplanen en förbättring, då transporter med farligt gods leds bort från Landvettervägen. Samtidigt kan vägplanen innebära försämrade förutsättningar för andra delar av närområdet till Skulltorpsleden som idag har lägre samhällsrisknivåer.

Den genomförda riskutredningen (Norconsult, 2022) visade dock att individrisknivån var acceptabel redan vid vägkant. Detta innebär att samhällsrisken, där hänsyn tas till hur många människor som vistas i området, blir den dimensionerande faktorn vid bedömning av risknivån.

5.2.13 Luftföroreningar

Förändringarna i trafikflödet som Skulltorpsleden medför gör att luftföroreningarna i området omfördelas. Utsläpp flyttas från Landvettervägen i västra Partille och Tingsvägen till den nya Skulltorpsleden i utredningsområdet. Det huvudsakliga utsläppet av luftföroreningar som uppmätts vid i mätningar vid Postgången 4 bedöms dock härröra från trafiken på E20. Det går inte att utesluta att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid kan komma att överskridas inom utredningsområdet.

6 Åtgärder

Trafikverket strävar generellt vid alla vägprojekt att så långt det är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och praktiskt genomförbart med hänsyn till markåtkomst och andra omständigheter att motverka, minimera och kompensera för negativa miljöeffekter. Nedan redovisas generell miljöhänsyn och preliminära skadeförebyggande åtgärder som kommer att vidtas, fortsatt i planläggnings-processen och under byggskede.

6.1 Planläggning

Under planläggningen är det centralt att miljöaspekter integreras tidigt för att förebygga och minska negativ miljöpåverkan samt skapa goda förutsättningar för byggskedet. Viktiga åtgärder är att:

- Identifiera och ta hänsyn till känsliga natur- och kulturmiljöer, rekreationsområden samt vattenförekomster vid val av lokalisering och utformning,
- framtagande av en masshanteringsplan i syfte att minska projektets genomförandekostnad och klimatpåverkan samt,
- bedöma behov av försiktighetsmått och skyddsåtgärder avseende buller, vatten, mark och biologiska värden,
- klarlägga behov av tillstånd, dispenser och anmälningar enligt miljöbalken och eventuellt artskyddsförordningen,
- dokumentera miljökrav, skyddsåtgärder och ställningstaganden som ska föras vidare till byggskedet genom Trafikverkets arbete med miljösäkring och fortsatt planering.

6.2 Byggskede

Under upphandlings- och byggskede ställs miljökrav på upphandlad anläggningsentreprenör gällande exempelvis placering och lagring av material med mera, för att negativ miljöpåverkan ska minimeras. Utöver detta styr lagstiftningen entreprenörens egenkontroll och Trafikverkets miljökontroll i egenskap av verksamhetsutövare.

- Krav kommer att ställas på entreprenör under byggtiden så att erforderlig hantering, rening samt miljökontroll av utgående vatten från byggarbetsplatsen sker innan det släpps till recipient. för att undvika negativ påverkan på vattenmiljön. Anmälan om vattenverksamhet kommer att upprättas vid behov.
- Krav kommer att ställas på entreprenör kring hantering och provtagning av förorenade massor, hantering av beläggning med mera,

så att ingen risk föreligger för spridning av föroreningar till grund- och ytvatten.

- Byggbuller och utsläpp till luft från arbetsmaskiner kan tillfälligt uppkomma under vissa skeden av anläggningsarbetena. Under förutsättning att Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser följs, bedöms vägplanen dock inte medföra några betydande olägenheter till följd av byggbuller. Vidare bedöms det inte föreligga någon risk för att luftföroreningar från byggplatsen ska leda till att gällande miljö kvalitetsnormer överskrids.
- Utöver detta styr lagstiftningen entreprenörens egenkontroll och Trafikverkets miljökontroll i egenskap av verksamhetsutövare.
- Påträffas fornlämningar vid genomförandet av åtgärden ska arbetet avbrytas och länsstyrelsen kontaktas enligt 2 kapitlet 10 § kulturmiljölagen.
- I god tid före entreprenadens start kommer, vid behov, anmälan om vattenverksamhet till Länsstyrelsen att göras.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Enligt 10 § i miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska, vid undersökning eller beslut om huruvida en verksamhet eller en åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, hänsyn tas till verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper, verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, och de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

7.1 Samlad bedömning

Trafikverket bedömer, med stöd av vägåtgärdernas egenskaper och deras miljöeffekter, att planerade åtgärder kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

7.1.1 Vägåtgärdernas egenskaper

Den planerade åtgärden innebär uppförandet av 2 – 2,5 km ny väg i ny sträckning. Den nya vägen kan komma att delvis gå i tunnel och möjligen på kortare delsträcka på bro. Den nya vägen ansluts till befintlig Landvettervägen i söder vid Åstebo troligen med en cirkulationsplats och i norr till det pågående projektet Skulltorpsmotet som innebär ombyggnad av den befintliga trafikplatsen.

7.1.2 Miljöeffekter

De miljöeffekter som förväntas vid genomförandet av planerade vägåtgärder är främst lokala intrång i ostörd naturmiljö, förändrad landskapsbild, förändrat trafikbuller, viss försämring av rekreations- och friluftsvärden samt ökade barriäreffekter, tillsammans med tillfälliga störningar under byggskedet i form av buller, markpåverkan och transporter samt mer långsiktiga effekter kopplade till trafikbuller och förändrad markanvändning i vägsträckans närhet.

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 framtagandet av vägplan är att fatta beslut om lokalisering inom utredningsområdet. Beslutet kommer grunda sig på genomförda inventeringar, inhämtad kunskap, förprojektering av utformning samt inkomna synpunkter i detta samråd. Under sommaren 2026 genomförs inventering av naturvärden, fågelfauna och potentiella boplatser för fladdermöss. En arkeologisk utredning, steg 1, har påbörjats och under hösten genomförs fältarbeten avseende geoteknik och berg. Frågor som identifierats som särskilt viktiga att beakta i valet av lokalisering inom utredningsområdet är:

- Artskydd och naturvärde.
- Boendemiljö.
- Kåbäcken med biflöden.

Inom ramen för Samrådshandling kommer därefter vägens utformning att utredas i ökad detalj. Viktiga frågor att utreda inom samrådshandlingen är utöver ovanstående:

- Markintrång.
- Vägfunktion där särskilt lutning identifierats som avgörande fråga.
- Behov och utformning av broar och tunnlar.
- Masshantering.

- Påverkan på kommunala detaljplaner.
- Påverkan på Kvastekulla griftegård.
- Påverkan på omgivande bebyggelse och Åstebo vandrarhem.
- Landskapsbild.
- Geo- och bergteknik.
- Buller inklusive kumulativa effekter gemensamt med ombyggnaden av skulltorpsmotet.
- Eventuell påverkan på biotopskydd.
- Samordning med de närliggande projekten för Landvettervägen och Skulltorpsmotet.

9 Källor

EnviroPlanning (2010). Grönstruktur, fauna och barriäreffekter i planeringen av Tvärförbindelsen och annan exploatering mellan E20 och riksväg 40 i Partille, Lerums och Härryda kommuner.

Göteborgsregionen (2026). *Göteborgsregionen 2050.*
<https://goteborgsregionen.se/download/18.654196fc19d24f5bdc9122a/1778252119776/G%C3%B6teborgsregionen%202050.pdf>

IVL Svenska Miljöinstitutet (2020). Luftkvalitetsmätningar i Partille 2019.

Länsstyrelserna (2026a). *Webbkarta: Länsstyrelsens GIS-tjänst.* Vattenkartan Hämtad 7 april 2026, från <https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/e17e00dc-cfac-4314-a619-ec4533254346/>

Länsstyrelserna (2026b). *Webbkarta: 12:6-samråd* [Interaktiv webbkarta]. Hämtad 4 maj 2026, från https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/lsto_12_6_webbgis/

Länsstyrelsen (2026c). *Vattenförvaltning och Kulturmiljöer.*
https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/lsto_kulturarv_klimat/

Norconsult (2018). *Tingsängen – Furulunds deponi, Deponiutredning*, Uppdragsnummer 105 13 99, Version 1, 2018-02-08

Naturvårdsverket (2026a). *Kartverket Skyddad natur* [Webbtjänst]. Hämtad 9 april 2026, från <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Naturvårdsverket (2026b). *Miljökvalitetsnormer för utomhusluft.* Hämtat från Naturvårdsverket:
<https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/luft-och-klimat/miljokvalitetsnormer-for-utomhusluft/>

Naturvårdsverket (2026c). Sammanställning av miljökvalitetsnormer.

Norconsult AB (2022). Furulund centrum – Riskutredning transport av farligt gods (Version 1.1). Partille kommun

Partille kommun, Samhällsbyggnadskontoret (2017). *Översiktsplan 2035.* <https://www.partille.se/bygga-bo--miljo/samhallsplanering/om-oversiktsplanering/>

Partille kommun (2024). *Planeringsstrategi 2023-2026.*

diarienummer KS/2023:302.

https://www.partille.se/siteassets/kommun--politik/styrdokument/bygga-bo-miljo-och-avfall/ffs_sbk_planeringsstrategi_for_oversiktsplanering.pdf

Partille kommun (2026). *Detaljplan för Kåbäcken 1:11 m.fl.*

<https://pak002mstr7fa1xprod.dxcloud.episerver.net/bygga-bo--miljo/samhallsplanering/gallande-detaljplaner/index/8475223/?ID=8475223&WorkID=0&GetPublishedOrLatest=False&IsExternalProvider=False&IsReadOnly=True>

Partille Brukshundklubb (2026). *Historia. Hämtad 6 april 2026,*

från <https://partillebk.com/historia/>

Rang-Sells (2023). Slutrapport Förberedande arbeten.

Efterbehandling Furulunds deponi dnr ks/2023:360

Rosén, C., & Angeby, G (2010). Rönjningsrösen, gravar och en gårdstomt: Tvärled Slamby–Jeriko mellan riksväg 40 och E20, Bohuslän och Västergötland, Landvetter, Partille och Lerums socknar (UV Väst rapport 2010:8).

Skogsstyrelsen (2026). *Kartor. Hämtad [2026-04-29], från*

<https://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/>

Svensk Naturförvaltning AB (2024). Naturvärdesinventering

(NVI) Brännetleden, Partille: Rapport 15:2024. På uppdrag av Partille kommun.

Sveriges geologiska undersökning (2026). *Kartvisare:*

Brunnar. Hämtad 7 april 2026, från

<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>

Svevia (2024). *Unik landskapsbro säkrar vilt och väg. Svevia.*

Hämtad 21 april 2026, från <https://www.svevia.se/i-fokus/uppdrag/artiklar/2024-11-13-unik-landskapsbro--sakar-vilt-och-vag>

Sweco (2023). Tingsvägens framtida funktion och utformning:

Del av ÅVS Tingsvägen (Slutrapport, uppdragsnr. 30059003 & 30044395). Partille kommun.

Sweco (2025). PM Bakgrund till återkallande av anmälan om sluttäckning samt beskrivning av ny avhjälpandeåtgärd. 2025-09-09

Trafikverket (2024). *Vägar och gators utformning – krav och råd*, TRVINFRA-00396, v 1.0, 2024-11-01.

Vattenmyndigheterna (2026). *VISS: Vattenförekomst WA84285339*. Hämtad 7 april 2026, från <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA84285339>

Västra Götalandsregionen (2021). *Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030 – med utblick mot 2045*.
<https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/rs10001-385633856-66/native/Regional%20utvecklingsstrategi%20of%C3%B6r%20V%C3%A4stra%20G%C3%B6taland%202021-2030%20-%20med%20utblick%20mot%202045.pdf>

Trafikverket, Region Väst. Besöksadress: Trafikverket, Vikingsgatan 2–4, Göteborg
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se