

Trafikverket,
Region Väst

Fastställelse av järnvägsplan för Västlänken, Göteborgs och Mölndals kommuner, Västra Götalands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplan för anläggandet av Västlänken.

Fastställelsen gäller plan- och profilkartor samt tvärsektioner, samtliga med status fastställelsehandling, 2015-09-01, se bilaga 1 till detta beslut.

Fastställelsen gäller också bilaga 1 till plan och profilkartor "Skyddsåtgärder som fastställs och som inte redovisas på plankartan", med status fastställelsehandling 2015-09-01, samt bilaga 2 till plan- och profilkartor "Västlänken, Järnvägsplan, Ytor med tillfällig nyttjanderätt", reviderad 2016-02-22.

Järnvägsanläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Sökande

Trafikverket Region Väst.

Beskrivning

Västlänken respektive Olskroken planskildhet är två järnvägsprojekt som hanteras i två separata järnvägsplaner. Projekten har gemensamt tillåtlighetsprövats enligt 17 kap. miljöbalken. De tekniska lösningarna förutsätter att de båda projekten samordnas och genomförs samtidigt. Projekten ansluter till varandra öster om järnvägens passage över väg E6 omedelbart väster om Gullbergsån. Denna järnvägsplan omfattar projektet Västlänken som börjar vid gränsen mot järnvägsplan Olskroken och slutar i Almedal och till största delen går i tunnel under centrala Göteborg.

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade järnvägen

Den nya järnvägen tar sin början på en ny dubbelspårsbro över väg E6. Spåren går sedan ner i ett betongtråg som ansluter till tunnelmynningen på Gullbergs östra sida. Här börjar den 6,6 km långa dubbelspårstunneln som mynnar i Almedal. Tre underjordiska stationer byggs, Station Centralen, Station Haga och Station Korsvägen. Fyra kilometer byggs som bergtunnel och resterande del som betongtunnel. Samtliga stationer är avsedda att bli fyrspårsstationer. Station Centralen blir från början fullt utbyggd medan stationerna Haga och Korsvägen avses att i en första etapp byggas med två spår och en plattform. Stationerna Haga och Korsvägen är utformade med två separata dubbelspårstunnlar. För att kunna bygga spårtunneln iordningställs ett antal arbetstunnlar som i driftskedet kommer att nyttas som servicetunnlar.

Tråget närmast öster om Gullberget övergår i betongtunnel innan järnvägen går ner under berget och vidare i betongtunnel fram till Station Centralen som ligger ca 12 meter under mark. Från stationen leder tre uppgångar, en mittuppgång i anslutning till Nils Ericssonterminalen, en uppgång i öster mot Gullbergsvass och en uppgång i väster i närheten till Nordstan och Kanaltorget.

Mellan Centralen och Stora Hamnkanalen går Västlänken i betongtunnel. Efter passage under Stora Hamnkanalen övergår den i bergtunnel, genom Otterhällan och fram till Rosenlundskanalen där det åter blir betongtunnel fram till Station Haga. Utmed sträckan anläggs tre servicetunnlar, servicetunnel Kvarnberget med infart via en befintlig tunnelmynning vid Smedjegatan, servicetunnel Otterhällan med tunnelmynning från Stora Badhusgatan och servicetunnel Kungshöjd med tunnelmynning från Rosenlundsgatan. Servicetunnel Kungshöjd kommer inte att användas som arbetstunnel. Större delen av station Haga byggs i berget under Haga kyrkoplan på ett djup av 25-35 meter under markytan. Stationens huvudentré blir i norr, med entréer i alléstråket och vid Pustervikskajen. I söder mynnar uppgången i Handelshögskolans kvarter.

Mellan Station Haga och Station Korsvägen går järnvägen i bergtunnel. Från den södra änden av Station Haga till Station Korsvägen löper en parallell servicetunnel utmed den södra sidan av spårtunneln. Denna ansluts till markytan via servicetunnel Haga, ca 950 meter lång, som mynnar ut vid Linnéplatsen och servicetunnel Korsvägen, ca 750 meter lång, som mynnar ut vid Södra vägen nedanför Carlanderska sjukhuset. Station Korsvägen ligger i berg under Renströmsparken och Liseberg samt i betongkonstruktion under Korsvägen. Stationen är belägen ca 17 meter under marknivån vid Korsvägen och ca 32 meter under mark vid Renströmsparken. Stationen får tre uppgångar, mittersta entrén vid Korsvägen, en entré vid Renströmsparken och en östlig entré nära evenemangsstråket, Liseberg och Svenska mässan. Öster om Station Korsvägen löper servicetunnel Liseberget från spårtunneln och till mynningen vid Södra vägen.

Öster om station Korsvägen fortsätter Västlänken i betongtunnel under norra delen av Liseberg och Mölndalsån. Öster om Mölndalsån går tunneln in i berget under E6/E20 och Gårdatunneln för att ansluta som ytspår i Almedal till Västkustbanan, Kust till kustbanan och till ett vändspår. Utmed spårtunneln löper en parallell servicetunnel, servicetunnel E6-Almedal, från E6/E20 i norr fram till passagen av samma väg i söder. Tunneln förbinds med markytan via servicetunnel Skår som mynnar ut vid Sankt Sigfridsgatan.

Utöver uppgångar från stationer och servicetunnlar kommer tre serviceschakt, vid Gullbergsvassgatan, Kruthusgatan och Sankt Eriksgatan att byggas. Syftet med dessa är huvudsakligen att möjliggöra utrymning och insats av räddningstjänsten vid en eventuell olycka. Förutom att ge åtkomst till spårtunneln har servicetunnlarna och serviceschakten utrymmen för tekniska installationer.

För spårtunneln mellan stationerna finns två ventilationsschakt som ventilerar ut luft från tunneln, vid korsningen Sant Eriksgatan/Smedjegatan och vid Föreningsgatan.

Stationerna kommer att ligga under markytan men entréhallar, angreppsvägar, utrymningsvägar från teknikutrymmen, ventilationstorn, överbyggnader för tryckutjämnings- och brandgasschakt respektive drag- och inspektionsbrunnar med mera innebär ovanjordsanläggningar. Placeringen framgår av plan- och profilkartor.

Lokalisering

Lokaliseringen av huvudtunneln har utretts tidigare och regeringen har gett tillåtlighet för begärd korridor. Inom korridoren har linjedragningen utretts mer i detalj. För att så långt möjligt begränsa intrånget i kulturmiljön har en viss avvikelse från korridoren medgivits i beslut av länsstyrelsen. Läget av service- och räddningstunnlar ingick inte i tillåtlighetsansökan och lokaliseringen av dessa har därför utretts vid framtagandet av järnvägsplanen.

Utformning med motiv samt bortvalda alternativ framgår av planbeskrivningen avsnitt 3.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och utrymme samt särskilda rättigheter som belastar marken eller utrymmet kommer att tas i anspråk för järnvägen på det sätt som redovisas på plan- och profilkartor samt tvärsektioner.

Där järnvägsanläggningen ligger i ytläge kommer marken, i den mån den inte redan ägs av staten, att förvärfvas med äganderätt. I tunnellen kommer utrymmet för tunneln inklusive omkringliggande skyddszon att förvärfvas med äganderätt. Tunnelutrymmet avses att fastighetsbildas till en så kallad 3D-fastighet. Järnvägsfastigheten begränsas i dessa fall såväl uppåt som nedåt och åt sidorna. Markytan kommer fortsatt att höra till ursprungsfastigheten. Även utrymmet för bro över E6 kommer att förvärfvas som 3D-fastighet. Därutöver avses områden tas i anspråk med servitutsrätt, för servicevägar, ovanjordsanläggningar, grundkonstruktioner, skyddszon, el- och ventilationsanläggningar med mera.

Mark som behövs för att bygga järnvägen får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid och för det ändamål som anges på plankartorna samt bilaga 2 till plan- och profilkartor. Nyttjanderätten är inskränkt genom att ytan även ska vara tillgänglig för annan verksamhet, på så sätt som framgår av bilagan.

Kommunala planer

Västlänken ligger inom område som berörs av översiktsplan för Göteborgs stad (2009), översiktsplan för Mölndals stad 2006 och ett för kommunerna gemensamt förslag till fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång. Järnvägsanläggningen är förenlig med dessa planer. Västlänken är redovisad som ett riksintresse i översiktsplanen.

Planområdet för Västlänken berör ett hundratal befintliga detaljplaner. För att kunna genomföra järnvägsplanen har Göteborgs stad tagit fram nya detaljplaner.

Ljud, stomljud och vibrationer.

I driftskedet utgör buller från ytspår en störning som påverkar omkringboende. Större delen av Västlänken i denna järnvägsplan ligger i tunnel och luftburet buller från tågtrafiken är på dessa sträckor ett mindre problem. Där spåret går i ytläge i Almedal finns bostadsbebyggelse. Delar av den är redan idag bullerstörd av trafik från intilliggande vägar. I denna plan föreslås åtgärder för de fastigheter där buller från järnvägstrafiken medför att av riksdagen antagna riktvärden överskrids. Vid en fastighet överskrids riktvärdet för maximal ljudnivå vid uteplats med en decibel och fastighetsägaren kommer att erbjudas lokal skärm vid uteplats. En kompletterande utredning kommer att göras och åtgärderna anpassas efter fastighetens förutsättningar och behov.

Järnväg i tunnel orsakar stomljud vilka behöver reduceras. Det finns flera olika tekniska lösningar för att åstadkomma detta. I järnvägsplanen har redovisats möjliga tekniska lösningar för att reducera stomljudet. I bilaga 1 till plankartan redovisas bland annat skyddsåtgärder för stomljudsdämpning. Två olika åtgärder redovisas, hög åtgärdsnivå i form av vibrationsisolerad spårplatta under spår i tunnel och måttlig åtgärdsnivå i form av elastisk befästning under spår i tunnel. I båda fallen ska åtgärden säkerställa att följande stomljudsnivåer inte överskrids:

- 25-30 dBA i konsertsalar, opera, ljudstudior och andra känsliga byggnader
- 30 dBA i bostäder, vårdlokaler, kyrkor och hotell
- 35 dBA i teater, skolor, bibliotek och konferenscentra
- 40 dBA i kontor och liknande utrymmen

Även buller från ventilationsanläggningar kan vara en störningskälla. Denna typ av buller bedöms enligt Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller. Anläggningar för frånluftsventilation ska utformas med utrymme för ljuddämpning och stomljudsreducerande infästning. Detta är en skyddsåtgärd som framgår av bilaga 1 till plankartan.

Mätning av vibrationer längs befintliga spår visar att vibrationer från järnvägen idag inte överskrider riktvärdena ("Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik"). En förändrad trafikering på de aktuella bandelarna har inte bedömts medföra problem med komfortvibrationer i driftskedet. Vald tunnelkonstruktion innebär att tunneldelarna inte kommer att medföra några vibrationsproblem.

I byggskedet uppstår stora konsekvenser i form av buller och vibrationer. Störningar och konsekvensbedömningar beskrivs i den miljökonsekvensbeskrivning som hör till järnvägsplanen. Kontroller och uppföljning av miljöeffekter och åtgärder som planeras för såväl byggskedet som driftskedet kommer att ske.

Elektromagnetiska fält

Sugtransformatorer ska placeras med en kilometers mellanrum i stället för normala fem kilometer. Denna utformning är en skyddsåtgärd och framgår av bilaga 1 till plankartan. Med denna tätare placering minskar man magnetfälten och det projektspecifika kravet om årsmedelvärdet 0,2 mikroTesla bedöms klaras längs hela sträckan.

Partikelhalter i stationsrum

För tunnelmiljöer och stationer under mark saknas mätbara krav. Den sökande har formulerat projektspecifika krav för stationsmiljöerna. Alla stationer ska förberedas och ha utrymme för plattformsavskiljande väggar, för att på så sätt kunna reducera partikelhalterna i de underjordiska stationerna. Vid alla stationer kommer det också att finnas möjlighet och plats att komplettera med partikelfilter och cirkulationsaggregat. Denna utformning är en skyddsåtgärd och framgår av bilaga 1 till plankartan.

Klimatförändringar och översvämningssäkring

Särskilda krav på anläggningens utformning för att klara höga vattenstånd fastställs som skyddsåtgärd. Syftet är att förhindra översvämningar på grund av framtida klimatförändringar med höjd havsvattennivå och vid extremväder, då det kan bildas vattensamlingar i områden ovanför förväntade framtida havsvattennivåer. I första hand sker åtgärderna genom tillräcklig höjdsättning av öppningar i tunneln. Där detta inte är möjligt integreras översvämningsskydd i anläggningen.

Markföroreningar

Det finns föroreningar i marken inom de områden där Västlänken ska byggas. Den sökande uppger att platser med förorenade massor kommer att hanteras i enlighet med miljöbalken och de anmälnings- och tillståndprocesser som finns. När järnvägen är utbyggd har föroreningssituationen förbättrats. Förorenade massor har tagits omhand och de nya massor som används för återfyllning uppfyller kraven på föroreningshalter.

Brandskydd i ytläge

Där avståndet mellan spårmitt och byggnad understiger 25 meter kommer fastighetsägare att erbjudas brandskyddsåtgärder, dvs åtgärder på fasad mot spår. Även skyddsmur byggs på två ställen längs spåret där bebyggelsen ligger nära.

Natura 2000, riksintressen samt annan reglering av markanvändningen

Följande riksintressen berörs av utbyggnaden av Västlänken:

- Vägar: E6, E20, E45 och väg 40
- Järnvägar: Västra stambanan, Norge/Vänerbanan, Bohusbanan, Hamnbanan och Väst kustbanan, befintliga stationerna Göteborgs Central, Liseberg och Gammelstaden, Kombiterminalen Göteborg Gullbergsvass samt planerad Västlänk inklusive stationer
- Hamn och farled: Göteborgs hamn, Göta älv som farled, ytor för bangård vid Göteborgs central och kombiterminalen
- Kulturmiljövård: Göteborgs innerstad, Slottsskogen och Guldheden

Den nedre delen av Säveån omfattas av Natura 2000-skydd som även utgör riksintresse för naturvården. Området berörs av Västlänken men enbart av den sträcka som hanteras i järnvägsplan för Olskroken planskildhet. Eventuell påverkan på Natura 2000-området Säveån kommer att hanteras i ansökan till mark- och miljödomstolen.

Anläggandet av Västlänken kommer att påverka ett antal alléer som berörs av det generella biotopskyddet.

Miljökvalitetsnormer

De miljökvalitetsnormer som är aktuella för Västlänken är:

- Normer för utomhusluft
- Normer för vattenförekomster
- Normer för fisk- och musselvatten

Under byggskedet kan omledning av trafik medföra förhöjda nivåer av luftföroreningar på gator med föroreningshalter som, även utan tillkommande trafik, överskrider miljökvalitetsnormernas gränsvärden för kvävedioxid och partiklar. Tunnelsprängning medför utsläpp av kvävedioxid vilket överskrider miljökvalitetsnormerna närmast mynningarna. Trafikverket kommer att fortsätta arbetet med att undersöka vilka skyddsåtgärder som kan vidtas för att minska luftföroreningsnivåerna på platser som beräknas kunna få förhöjda nivåer och minska riskerna för att miljökvalitetsnormerna ska överskridas under byggtiden. I driftskedet kommer Västlänken att påverka luftkvaliteten marginellt och lokalt genom utsläpp av luft från ventilationssystemet. Miljökvalitetsnormerna för luft beräknas inte överskridas. För att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för partiklar klaras kommer samtliga anläggningar för frånluftsventilation och tryckutjämningschakt utformas så att det finns möjlighet att vidta skyddsåtgärder.

Genom att länshållnings- och processvattnet omhändertas under byggskedet kommer vattenkvaliteten för de berörda vattendragen endast att påverkas i begränsad utsträckning. Arbetena kommer därmed inte att motverka möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna för kemisk ytvattenstatus i berörda vattenförekomster. I driftskedet möjliggör den planerade järnvägsanläggningen att gällande kvalitetskrav för ekologisk samt kemisk ytvattenstatus kan följas.

För de utpekade laxfiskevattnen, Göta älv och Säveån, görs samma bedömning som för vattenförekomsterna.

Påverkan på naturmiljön

Under byggtiden uppstår stora konsekvenser på naturmiljön på de platser där schakter sker och tunnlar byggs ovanifrån. Naturvärdena är till stor del knutna till stadens parker och äldre träd och schakterna i Haga och Korsvägen innebär att värdefulla äldre träd måste tas ned eller flyttas. Träd som tas ned vid

anläggandet av Västlänken kommer att ersättas med nya träd. Eftersom Trafikverket inte har rådighet över stadens mark kommer detta arbete att ske i samarbete med Göteborgs stad.

I driftskedet medför Västlänken lokalt relativt stora konsekvenser på naturmiljön, främst i parkmiljöer där återplanterade träd behöver tid för att bygga upp de förlorade värdena.

Påverkan på kulturmiljön

Under byggskedet uppstår stor negativ påverkan på kulturmiljövärden på flera platser i staden i samband med schaktgröpar, arbeten vid tunneldmyningar och avskärmande arbets- och etableringsplatser. Denna påverkan är till största delen övergående.

Konsekvenserna i driftskedet följer av nya anläggningar ovan mark samt irreversibla skador från byggskedet.

Riksintresset Slottsskogen – Botaniska trädgården – Änggården påverkas inte direkt. Påslaget från servicetunnel Haga vid Linnéplatsen blir dock synligt från delar av Slottsskogen men konsekvensen bedöms bli marginell.

Riksintresset Norra Guldheden påverkas genom att servicetunnel Haga passerar under området. Då tunneln här går i berg bedöms den inte medföra några effekter för området.

Hela sträckan Centralen – Korsvägen passerar inom riksintresset Göteborgs innerstad.

Vissa fornlämningar kommer att tas bort. Även om stationsuppgångar anpassas till kulturmiljöerna uppstår visuell påverkan, exempelvis i park- och alléstråk. Det blir bestående påverkan genom att:

- Delar av befästningslämningarna, Skansen Lejonet, Landeriträdgården och andra delar av fornlämningar tas bort.
- Parken- och alléstråket påverkas då träd tas bort. Alléer och grönytor återställs, men förlusten av äldre träd kommer att märkas.
- Nya byggnader förändrar park- och alléstråket. Tillsammans med kumulativ exploatering kan det försvaga parkstråket i anslutning till Haga.

Den sammantagna påverkan utifrån hela riksintresset och dess värden, med Västlänkens bestående påverkan, bedöms enligt den sökande innebära en måttlig konsekvens för riksintresset Göteborgs innerstad.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 20 miljarder kronor i prisnivå 2009. Projektet ingår i det så kallade Västsvenska paketet som i sin tur ingår i Nationell plan.

Byggstart är planerad till 2017/2018 och driftstart till 2026.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt lagen om byggande av järnväg har föregåtts av en förberedande studie i form av en förstudie (2001-2002) och en järnvägsutredning (2004-2007). Länsstyrelsen i Västra Götalands län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Regeringen har den 26 juni 2014 beslutat om tillåtlighet för projektet enligt 17 kap. miljöbalken. Utbyggnaden ska ske enligt alternativet Haga-Korsvägen via Älvstranden, enligt på karta redovisad utbyggnadskorridor (nov 2012). Utbyggnaden ska ske med de tunnellägen som Trafikverket redovisat i sin ansökan. För tillåtligheten gäller sex villkor. Järnvägsplanens förenlighet med regeringens villkor behandlas nedan under "Kommentarer till regeringens villkor".

Villkor för regeringens tillåtlighetsbeslut

Järnvägsplanens järnvägsmark ligger inom den korridor som avses i regeringens beslut om tillåtlighet med den avvikelse som länsstyrelsen gett tillstånd till. Yttre delar av räddningstunnlar som ligger utanför korridoren omfattas inte av tillåtlighetsbeslutet.

För tillåtligheten har regeringen beslutat om sex villkor som behandlar:

- Kulturmiljö
- Plan för berg- och jordmassor med mera
- Plan om att begränsa energianvändningen med mera
- Riktlinjer för att minimera risken för översvämningar
- Kontrollprogram för yt- och grundvatten
- Plan för säkerheten i Västlänken

Hur sökanden har arbetat för att uppfylla villkoren finns redogjort för i planens beskrivning (avsnitt 2.6.3, sidan 8-12). Av den redogörelsen framgår bland annat nedanstående.

Den sökande har efter samråd med bland andra Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Västra Götaland och Göteborgs stad undersökt olika sträckningsalternativ så att negativa konsekvenser så långt möjlig begränsas för kulturmiljön och stadsmiljön i övrigt. Den sträckning som bedömts göra minst skada på kulturmiljön har valts. Genom den anpassning av sträckningen som gjorts i förhållande till ursprunglig korridor är det inte möjligt att införliva befästningsverken i stationsutrymmena. Befästningsverken ligger med avseende på plan och djup där det inte är möjligt att införliva dem i stationsrummen. Däremot kan det finnas möjlighet att införliva delar av de fynd som kommer fram i stationsrummen eller i anslutning till stationernas uppgångar. Detta kan inte konkretiseras förrän utgrävningarna kommit längre. Sökanden har under arbetet med järnvägsplanen tagit fram en handlingsplan för tillvaratagande av kulturmiljön. Planen kommer att leva vidare i form av åtgärdsprogram och kontrollprogram.

Trafikverket har ett samarbete med Göteborgs stad och andra kommuner för att hitta lämpliga användningsområden och avsättning för överskottsmassor. Flera tänkbara alternativ har diskuterats. Innan byggstart 2018 ska masshanteringsplanen redovisas till länsstyrelsen. Den kommer också att innehålla en plan för transporter av massor och byggnadsmaterial.

För att begränsa energianvändningen samt utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar har Trafikverket tagit fram en klimatkalkyl för Västlänken. Trafikverket har ett pågående forskningsprojekt gällande byggplatsemissioner. Resultatet ska ligga till grund för krav i byggskedet för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet inte överskrids. En plan kommer att redovisas för länsstyrelsen och Göteborgs stad innan byggstart.

Utgångspunkten är att Västlänken under dess tekniska livslängd, mer än 100 år, inte ska kunna översvämmas ens vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå. Anläggningen kommer att vara utformad så att den bedöms klara översvämningar de kommande 100 åren på mellan +3,9 och +5,0 meter. Dagens nivåer ligger på +1,8 till +2,1 meter beroende på Götaälvs lutning genom staden. Även åtgärder för att kunna skydda Västlänken upp till + 5,5 meter ska projekteras och mark ska reserveras så att åtgärderna är möjliga att genomföra under Västlänkens tekniska livslängd till år 2150. Eftersom forskningen om förändrade havsnivåer, extrem nederbörd och vind uppdateras kontinuerligt, ska de dimensionerande värdena fortlöpande ses över under projekterings-, bygg- och driftskedena.

Kontrollprogram med förslag till bland annat mätningar, frekvens och kontrollpunkter för att kontrollera eventuell påverkan på vattendragens kemiska och ekologiska status kommer att tas fram i arbetet med

ansökan om tillstånd till vattenverksamhet. Kontrollprogram kommer också att tas fram för mätning av grundvattennivåer.

I underlaget till järnvägsplanen ingår en "Plan för säkerhet". Dokumentet beskriver krav, strategier och skyddsåtgärder för säkerhet mot olyckor i driftskedet. Tyngdpunkten ligger på strategier för utrymning och räddningsinsats då dessa i stor utsträckning påverkar anläggningens utformning. Huvudstrategin är att vid brand i tåg ska det brinnande tåget köras till närmaste säkra utrymningspunkt det vill säga närmaste station eller ut ur tunnelsystemet och sedan utrymmas. Säkerhetskonceptet bygger bland annat på följande antagande: godståg eller dieseldrivna persontåg kommer inte att trafikera Västlänken, stationer utförs utan plattformsavskiljande partier, anordningar för fjärrstyrd arbetsplatsjordning installeras, järnvägstunnel och stationer projekteras under antagande att det inte föreligger någon hotbild avseende sabotage eller terrorhändelse, ansvarsfördelningen vid ett nödläge är tydlig, organisationen är intrimmad och tekniken väl dimensionerad och utprovad.

Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Planen hölls tillgänglig för granskning under perioden 2014-12-10 – 2015-01-31.

Vid granskningen kom det in drygt 300 yttranden som sammanfattats och kommenterats i ett granskningsutlåtande. Många fastighetsägare och boende i Göteborg har likartade yttranden där de bland annat ifrågasätter behovet av Västlänken och anser att Västlänken ska omprövas alternativt flyttas inom korridoren. Ett stort antal har likartade skrivelser där man argumenterar för att projektet stoppas. I flera yttranden framförs argument för att Trafikverket inte uppfyller av regeringen beslutade villkor i tillåtighetsbeslutet och då särskilt villkoret om hänsyn till kulturmiljön. Vissa har synpunkter på servicetunnlarnas och stationernas placeringar. Enskilda fastighetsägare och rättighetshavare har därutöver framfört synpunkter som gäller projektets påverkan på den egna fastigheten, exempelvis inverkan på befintlig eller planerad bergvärmeanläggning. Stor oro finns för buller, vibrationer/stomljud och framtida befarade sättningsskador på byggnader orsakade av grundvattensänkningar. Flera yttranden handlar också om utbredningen och tiden för de tillfälliga nyttjanderätter som avses disponeras under byggtiden. Många yttranden handlar också om befarade störningar och andra olägenheter under byggtiden, inklusive planerade trafikomläggningar. Några anser att granskningstiden inte varit skälig.

Länsstyrelsen i Västra Götaland hade efter granskningen uppfattningen att en rad sakområden behövde kompletteras innan planen kunde tillstyrkas.

Efter granskningen har den sökande ändrat järnvägsplanen. Ändringarna har föranletts av inkomna synpunkter från länsstyrelsen och fastighetsägare med flera. Förändringar av anläggningen har gjorts för att minska påverkan på kulturmiljön, bland annat överdäckningen öster om skansen Lejonet och utformning av serviceschakt och anläggningar i station Haga, vilka påverkar markanspråken. Det har också gjorts en översyn av behovet och utformningen av tillfälliga nyttjanderätter. Ändringarna redovisas i PM "Ändringar efter granskning av järnvägsplan". Kommunikeringen har skett med dem som berörs av ändringarna med möjlighet att lämna synpunkter. Vid kommunikationen inkom 23 yttranden vilka sammanställdes och kommenterats av sökanden i ett kompletterande utlåtande. Återigen framfördes synpunkter på de av sökanden begärda tillfälliga nyttjanderätterna samt oro för skador och störningar under byggtiden. Vissa ytterligare justeringar av tillfälliga nyttjanderätter gjordes därefter i samråd med fastighetsägare. Den sökande redovisar att avtalsdiskussioner gällande de tillfälliga nyttjanderätterna kommer att föras med såväl privata fastighetsägare som Göteborgs stad.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Fastställelseprövningens omfattning

Järnvägsplanen är upprättad enligt reglerna i Lagen om byggande av järnväg. Lagen reglerar framtagandet av en järnvägsplan samt järnvägen i driftskedet (när den har tagits i bruk för trafik). Även åtkomst till mark och utrymme som behövs under byggskedet kan regleras i en järnvägsplan. I underlaget till järnvägsplanen ingår en separat byggbeskrivning. Beskrivningen av byggskedet är att betrakta som ett möjligt sätt att bygga Västlänken och Olskroken planskildhet men fastställs inte.

För att kunna bygga en järnväg krävs ofta utöver en fastställd och lagakraftvunnen järnvägsplan en rad andra tillstånd och beslut. Parallellt med denna järnvägsplan har den sökande lämnat in en tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen enligt reglerna i miljöbalkens kapitel 9 och 11, miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd respektive vattenverksamhet. Ovanjordsanläggningarnas närmare utformning (byggnader, ventilationstorn med mera) regleras genom detaljplanebestämmelser och i de flesta fall bygglov. För att göra ingrepp i byggnadsminnen eller fornlämningar krävs tillstånd enligt kulturminneslagen. Andra tillstånd som kan behövas är bland annat dispens från artskyddsförordningen, rivningslov, marklov, tillstånd för mellanlagring och hantering av avfall, tillstånd för deponi, utsläpp av förorenat vatten och tillstånd för störande arbete. Byggandet av järnvägen är också beroende av att gällande detaljplaner överensstämmer med järnvägsplanen då det inte är tillåtet att bygga en järnväg i strid med en detaljplan eller områdesbestämmelser.

Allmänt

Sedan slutet av 1990-talet har kapacitetsproblemet i järnvägssystemet i och kring Göteborg ökat. Kapacitetsbristen i Västsverige är idag mycket påtaglig och hindrar en angelägen utveckling av järnvägstrafiken. Störningar med stora förseningar för persontrafiken som följd är vanliga. Den kraftigt ökade godstrafiken är hänvisad till tider på dygnet då det finns utrymme på spåren.

Andelen resenärer som använder kollektiva färdmedel till och från Göteborg är mycket låg jämfört med många andra storstäder. Det är därför nödvändigt att bygga ut kollektivtrafiken för att begränsa ökningen av vägtrafiken och den påverkan på miljön som den medför.

Göteborg C är navet i Västsveriges spårssystem och har länge varit maximalt nyttjad. En orsak till den begränsade kapaciteten är att Göteborg C är en så kallad säckstation där tågen inte kan passera igenom. Genom att Göteborgs central öppnas för genomgående trafik kan tågtrafiken i hela regionen knytas ihop med viktiga knutpunkter i och utanför Göteborg.

Att höja kapaciteten vid Göteborg C är en förutsättning för att andra nyligen genomförda och planerade utbyggnader av järnvägssystemet ska få avsedd effekt.

Kommentarer till regeringens tillåtlighetsbeslut

Järnvägstunneln och järnvägsspåren i ytläge ligger inom den korridor som avses i regeringens beslut om tillåtlighet med den avvikelse som länsstyrelsen gett tillstånd till. Trafikverket delar sökandens och länsstyrelsens bedömning att regeringens villkor i tillåtlighetsbeslutet är uppfyllda.

Trafikverkets bedömning av järnvägsplanens påverkan på riksintressen, Natura 2000, miljökvalitetsnormer m.m.

Västlänken är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Göteborgs innerstad är av intresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Vid tiden för tillåtlighetsbeslutet bedömde Trafikverket att det förordade alternativet kunde genomföras utan att medföra påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården. Länsstyrelsen ansåg vid samma tidpunkt att linjens placering och schakternas omfattning skulle bli avgörande för graden av skada. Vidare ansåg länsstyrelsen att kunskapen om fornlämningen var bristfällig och att kompletterande arkeologiska förundersökningar måste genomföras i järnvägsplanearbetet. Beslutet om tillåtlighet borde enligt länsstyrelsens uppfattning förenas med villkor om att linjesträckningen och genomförandet av projektet skulle ta hänsyn till riksintresset så att minsta möjliga skada uppstod. Riksantikvarieämbetet ansåg att med föreslagna villkor skulle den justerade korridoren kunna ligga till grund för ett beslut om tillåtlighet. I skälen till tillåtlighetsbeslutet angav regeringen att med föreskrivet villkor delade den Riksantikvarieämbetets och länsstyrelsens bedömning att påtaglig skada på riksintresset kunde undvikas.

Under arbetet med järnvägsplanen har mer kunskap erhållits om förekomsten och skicket av fornlämningar under mark. Den sökande och Länsstyrelsen för Västra Götaland synes ha samma uppfattning om de faktiska skador som uppkommer på riksintresset. Däremot skiljer sig klassificeringen av skadan åt. Den sökande menar att skadan blir måttlig medan länsstyrelsen bedömer att skadan blir påtaglig även om den begränsas så långt möjligt inom vald sträckning genom anpassning av anläggningen.

Det är ostridigt att två riksintressen här står emot varandra. En prövning enligt 3 kap. 10 § miljöbalken ska därför göras i ärendet, oavsett skadans klassificering. Regeringen har i och med att tillåtlighet gavs till Västlänken gjort avvägningen och gett kommunikationsintresset företräde, under förutsättning att:

"Den inom korridoren närmare lokaliseringen och utformningen av Västlänken ska, efter samråd med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs kommun, planeras och utföras så att negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsmiljön i övrigt, inklusive parker och grönområden, så långt möjligt begränsas. Berörda fornlämningar ska så långt möjligt bevaras, synliggöras och införlivas i den nya anläggningen".

En utgångspunkt för Trafikverkets prövning är att regeringen, förutsatt att villkoret uppfylls, redan bedömt att riksintresset kommunikation väger tyngre än riksintresset för kulturmiljövård.

Länsstyrelsen anser att ovanstående villkor är uppfyllt. Länsstyrelsen i Västra Götaland har funnit skäl att i sitt yttrande över järnvägsplanen göra en avvägning mellan riksintresset för kulturmiljövård och riksintresset för kommunikation:

"Länsstyrelsen anser att en utbyggnad av järnvägsnätet genom Västlänken är den markanvändning som från allmän synpunkt på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning enligt 3 kap. 1 § MB genom större möjlighet till ökad andel transporter på järnväg och därmed även regionförstoring och möjligheter till ökad ekonomisk tillväxt. Förlusterna av kulturmiljön är påtaglig men nödvändig för att utveckla regionen i riktning mot ett samhälle med mindre utsläpp av växthusgaser samtidigt som resor och transporter ökar. Därför anser länsstyrelsen att riksintresset för kommunikation, Västlänken, väger tyngre än riksintresset för kulturmiljövård, Göteborgs innerstad (O 2:1-5) och ska ges företräde".

Riksantikvarieämbetet har under granskningstiden inkommit med synpunkten att villkorets (nr 1) innebörd bör klarläggas innan järnvägsplanen slutförs och fastställs. Sökanden har i sitt svar redovisat att tolkningen kommer att redovisas i handlingsplan för kulturmiljövård. Riksantikvarieämbetet har därefter inte inkommit med några ytterligare synpunkter.

Trafikverket delar Länsstyrelsens bibehållna uppfattning att kommunikationsintresset ska ges företräde.

Trafikverkets bedömning är att övriga berörda riksintressen påverkas positivt alternativt påverkas marginellt av järnvägsplan Västlänken.

Natura 2000- området nedre Säveån bedöms inte påverkas.

Trafikverket bedömer att järnvägsanläggningen i driftskedet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna eller laxfiskevattnen. Övriga miljö kvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

Trafikverkets bedömning av järnvägsplanens förenlighet med kommunala planer

Trafikverket bedömer att järnvägsplanen är förenlig med berörda kommuners översiktsplaner.

En järnväg får inte byggas i strid mot en detaljplan. Om syftet med planen inte motverkas får dock mindre avvikelser göras. Kommunfullmäktige i Göteborgs kommun har i februari 2016 antagit två detaljplaner som berör Västlänken. Den ena omfattar järnvägstunneln och är en ändring av befintliga detaljplaner, "Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal". Syftet med planen är att ändra gällande detaljplaner så att det blir möjligt att bygga den del av Västlänken som går i tunnel under marken. För vissa platser där järnvägsanläggningen bryter markytan har ny detaljplan tagits fram som möjliggör byggandet ovan mark, "Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt m.m". I detaljplanerna finns egenskapsbestämmelser som anger var uppgångar, tekniska anläggningar samt utrymningsvägar får byggas. Områden för ventilationsanläggning och utrymningsväg har en bestämmelse om utnyttjandegrad och utformning. Planerna är överklagade till länsstyrelsen.

Trafikverket noterar att de antagna detaljplanerna innehåller skyddsbestämmelser för värdefulla platser ur kulturmiljösynpunkt, maximal ljudnivå inne i bostäder på grund av stomljud från järnvägstrafik i tunnel och en särskild bestämmelse för de områden där träd kan beröras av markarbeten. De ska flyttas eller ersättas och bestämmelsen är kopplad till marklov för trädfällning.

För de tre stationerna Station Centralen, Station Haga och Station Korsvägen pågår detaljplanearbete. Dessa planer kommer att beskriva hur stationerna fungerar i staden och hur stadsutvecklingen i stationernas närhet ska se ut.

Trafikverket bedömer att de antagna planerna överensstämmer med järnvägsplanen och möjliggör ett byggande av järnvägsanläggningen, under förutsättning att detaljplanerna får laga kraft. Hur den närmare utformningen av stationsuppgångar med mera gestaltas avgörs i pågående detaljplanearbete och vid prövning av bygglov enligt Plan- och bygglagen.

Mölnåls kommun har i sitt yttrande under granskningen uppgett att dragningen av järnvägsspåren i sin helhet ligger inom "trafikområde" i gällande detaljplan men att spåren i mindre omfattning kommer att ligga inom "vägändamål". Detta har bedömts som en mindre avvikelse och att en ny detaljplan inte erfordras. Trafikverket har ingen annan uppfattning.

Trafikverkets bedömning av lokalisering och utformning

Den sökande har redogjort för valda och bortvalda alternativ vad gäller olika utformning och lokalisering. Styrande har varit dels önskemålet att göra så litet intrång som möjligt i riksintresset för kulturmiljövård, dels att det måste gå att få till en tillräcklig säkerhet i driftskedet och att anläggningen ska vara möjlig att bygga. Trafikverket anser att de valda alternativen utgör en rimlig avvägning mellan de olika allmänna intressena och de enskilda.

Tillfälliga nyttjanderätter

En komplicerad fråga i detta projekt är hur tågtunneln ska kunna byggas, delvis uppifrån, genom en stad där verksamheter ska fortgå och människor fortsätta att bo och verka under byggtiden. Att få tillgång till mark och utrymme genom reglerna om tillfällig nyttjanderätt i lagen om byggande av järnväg innebär att markåtkomsten blir klar. Användandet av området kan i många fall behöva tillstånd därutöver, exempelvis bygglov eller tillstånd till störande arbete.

Normalt innebär en tillfällig nyttjanderätt en rätt att för angiven tid och ändamål, istället för fastighetsägaren och eventuella innehavare av särskild rätt, nyttja området. I ett tätbebyggt område som centrala Göteborg är det emellertid inte rimligt att besluta om en sådan ensamrätt för sökanden. Intrånget och konsekvenserna skulle bli oproportionerligt stora för både enskilda och allmänhet. Inskränkningar har därför gjorts i sökandens rätt att disponera respektive område. Vad nyttjanderätterna omfattar framgår av bilaga 2 till plankartorna. Allt innehåll i bilagan fastställs, utom innehållet i kolumn 5, upplysningar m.m.

Efter begäran från Trafikverket under fastställelseprövningen har sökanden, så långt denne ansett det varit möjligt, preciserat den tid som nyttjanderätten maximalt får utnyttjas. I kolumn 3 anges de antal år som nyttjanderätten maximalt får utnyttjas. De angivna antal åren kan inträffa när som helst under hela byggtiden och även uppdelat i perioder. Fastighetsägaren ska dock underrättas senast 2 månader innan området får nyttjas.

Med dessa inskränkningar och preciseringar anser Trafikverket att avvägningen mellan intresset att bygga järnvägen rationellt och intrånget i enskilda och allmänna intressen är rimlig varför sökandens yrkande om tillgång till tillfälliga nyttjanderätter kan accepteras.

Den sökande har uppgett att avsikten är att träffa överenskommelser om hanteringen av de tillfälliga nyttjanderätterna. Trafikverket förutsätter att detta arbete prioriteras och att sökanden tillser att så liten skada som möjligt åsamkas berörda.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen och efter ändringar av järnvägsplanen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande och de synpunkter som kom in efter ändringar av järnvägsplanen i ett kompletterande utlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning. Vad gäller tillfälliga nyttjanderätter har komplettering begärts under fastställelseprövningen.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som framfört synpunkter under granskningen samt inkommit med yttranden vid underrättelse om ändring av järnvägsplanen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning, i detta fall begäran om fastställelse, granskningsutlåtande inklusive kompletterande granskningsutlåtande samt Länsstyrelsens i Västra Götalands län tillstyrkan av järnvägsplanen. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikation som pågick fram till den 15 oktober 2015 kom det in 68 yttranden från dem som kommunikationen riktade sig till. Tre yttranden inkom från statliga myndigheter, 11 från fastighetsägare berörda genom att mark eller utrymme kommer att tas i anspråk inom fastigheten, 6 från organisationer och resterande från allmänheten, inklusive närboende.

Folkhälsomyndigheten och SMHI har inga ytterligare synpunkter. Föreningen Nej till Västlänken, Vägvalet, Götiska förbundet, Gruppen för framtida kollektivtrafik, Gårdagruppen och Nätverket Trädplan Göteborg, ifrågasätter projektet och dess utformning med i huvudsak samma argument som framförts tidigare.

Trafikverket anser att synpunkterna redan har bemötts i granskningsutlåtandet upprättat av den sökande. Trafikverkets inställning framgår även av ovan redovisade skäl för fastställelsebeslutet.

Polismyndigheten, "Parterna" (Liseberg, Universeum, Världskulturmuseet och Svenska Mässans Stiftelse), RBS Nordisk Renting AB, Eklandia fastighets AB och Vasakronan AB har lämnat synpunkter om de tillfälliga nyttjanderätterna. Dessa yttranden har hanterats i samband med Trafikverkets kompletteringsbegäran 2016-02-10, se vidare nedan.

Utöver ovan nämnda yttranden har fastighetsägare där mark eller utrymme tas i anspråk permanent eller tillfälligt lämnat följande synpunkter.

BRF Arsenalgatan 10 (Inom Vallgraven 41:10) ifrågasätter projektet och dess utformning med likalydande eller i stort sett samma argument som framförts tidigare.

Trafikverket anser att synpunkterna redan har bemötts i granskningsutlåtandet. Trafikverket delar den sökandes uppfattning. Trafikverkets bedömning framgår även av ovan redovisade skäl för fastställelsebeslutet.

Maria Eriksson (Bö 36:16) ställer ett antal krav för byggskedet, vill att marklösen konkretiseras samt framför att det inte förefaller rimligt att störande vibrationer inte bedöms uppkomma under driftskedet.

Trafikverket

Som framgår ovan regleras inte byggskedet av järnvägsplanen eller fastställelsebeslutet. Ersättningsfrågor hanteras inte heller i järnvägsplanen. Beträffande vibrationer framgår av järnvägsplanen att skyddsåtgärder vidtas och med hänsyn till dessa bedöms vibrationerna inte bli störande.

Maria Zeilon och Anders Härdner (Bö 38:23) anser att svaren i granskningsutlåtandet inte bemöter de frågor de ställt. De framhåller sin huvudpunkt; minska radien och sänk hastigheten på den del av järnvägen som planeras under Jakobsdal för att minska sättningsskadorna under bygget samt påverkan i framtiden.

Trafikverket konstaterar att frågan framförts av flera boende i Jakobsdal och att den sökande besvarat frågan utförligt i granskningsutlåtandet. Trafikverket delar sökandens uppfattning.

Brf Garm (Vasastaden 31:2) är djupt orolig över buller, vibrationer och stomljud som kommer att uppstå såväl under byggnationen som då anläggningen är i drift. Byggtiderna bör ses över. Den framhåller att vibrationsisolerad spårplatta bör användas för att eliminera stomljud maximalt. Den önskar ta del av kommande bullerutredningar under byggskedet och förutsätter att åtgärder vidtas så att nivåerna blir tillfredsställande för de boende i föreningen. Den hyser oro för störningar från planerat tryckutjämningsschakt, under såväl bygg- som driftskedet. De bullernivåer som redovisas ifrån schaktet är helt otillfredsställande och bör ses över med lämpliga åtgärder. Den ifrågasätter placeringen av schaktet och arbetstunneln till Linnéplatsen. Föreningen är också oroad över byggtrafik i området.

Trafikverket

Som framgår ovan regleras inte byggskedet av järnvägsplanen eller fastställelsebeslutet. I planen fastställs skyddsåtgärder (bilaga 1 till plankartorna) vilka innebär att åtgärder ska vidtas som säkerställer att vissa angivna stomljudsnivåer inte ska överskridas i driftskedet. Åtgärdsnivåerna benämns hög respektive måttlig. Nivån avser den åtgärd som behöver vidtas. Det är samma angivna maximala stomljudsnivå i båda fallen. Åtgärden däremot är beroende av fysiska förhållanden på platsen. Tryckutjämningsschaktet har placerats så att störande ljud inte ska uppstå, se bland annat underlagsrapport Ljud, stomljud och vibrationer, fig 9.9. Om störande ljud ändå skulle uppkomma förutsätter Trafikverket att åtgärder vidtas så att Naturvårdsverkets regler för externt industribuller följs.

Ann-Katrin Klevendal Björkman och Lars Åke Björkman (Bö 38:4) anser att Trafikverket inte omhändertagit och lämnat svar på deras tidigare framförda synpunkter. Den viktigaste frågan saknar fortfarande svar: En förändring av svängradien och därmed en möjlig västligare sträckning av tunneln inom korridoren sägs medföra en ökad olägenhet under den begränsade byggtiden. Varför anses detta väga tyngre än den försämrade boendemiljön för all framtid som den nu föreslagna dragningen innebär för alla boende i Jakobsdal?

Trafikverket konstaterar att frågan ställts av flera boende i Jakobsdal och att den sökande besvarat frågan utförligt i granskningsutlåtandet. Trafikverket delar sökandens uppfattning.

Mattias Holmberg (Bö 36:23) anser att den marginella nyttan av Västlänken inte står i proportion till de risker, skador, kostnader, ingrepp i Göteborgs stadsbild med riksintressen, miljöpåverkan, trafiksituationen, näringslivets verksamheter samt göteborgarnas tillvaro och hälsa som byggandet av järnvägen ger upphov till. Han hemställer att Trafikverket prövar om syftet med Västlänken kan uppnås med alternativa lösningar till lägre eller motsvarande kostnad utan angivna negativa effekter.

Trafikverket

Regeringen har beslutat om tillåtlighet enligt miljöbalken 17 kap för Västlänken.

Fastställelseprövningen innebär att den upprättade järnvägsplanen utifrån Lagen om byggande av järnväg ska prövas i ett läge inom den i tillåtlighetsbeslutet angivna korridoren. Det är inte möjligt att vid fastställelseprövningen överväga andra lösningar.

Gustav Lundström (Bö 35:13, tomträttsinnehavare) har frågor om påverkan på värdefulla ekar orsakade av grundvattenfluktuationer, om påverkan på befintlig bergvärme samt om störningar orsakade av förankring i berg. Han har även frågor om tolkningsföreträde gällande orsakssamband ifall skador uppstår vid byggandet av Västlänken.

Trafikverket

Förändring av grundvattennivåer prövas i tillståndsansökan enligt miljöbalken. Särskilda skyddsåtgärder för att klara vissa preciserade maximala stomljudsnivåer fastställs i järnvägsplanen (bilaga 1 till plankartorna). Eventuella skador och bevisbördefrågor vid byggandet av Västlänken hanteras genom Lagen om byggande av järnväg, reglerna i miljöbalken och i vissa fall skadeståndslagen.

Ytterligare 48 stycken yttranden har kommit in från närboende och övrig allmänhet vilka tidigare yttrat sig under granskningen.

Många av skrivelserna är likalydande. Synpunkterna handlar i huvudsak om ifrågasättande av projektet som sådant, att närboende hanterats som allmänhet och inte som berörd fastighetsägare, räddningskonceptet, huvudtunneln och service/arbetstunnlarnas lokalisering, att tillåtlighetsbeslutets villkor inte är uppfyllda i rimlig omfattning, att det uppkommer påtaglig skada på riksintresset kulturmiljön, att svaren i granskningsutlåtandet varit dåliga, att detaljplanerna inte överensstämmer med järnvägsplanen, att granskningstiden varit för kort, att endast befintliga anläggningar kan vara av riksintresse, att miljö kvalitetsnormerna inte kan innehållas, oro för magnetisk strålning, vibrationer och buller i driftskedet, vikten av att bevara träden i Göteborgs innerstad, koldioxidutsläpp under byggtiden, grundvattennivåer och skador på byggnader samt andra olägenheter under byggtiden.

Trafikverket anser att dessa frågor är besvarade av den sökande genom upprättat granskningsutlåtande samt i Trafikverkets redogörelse ovan i skälen för fastställelsebeslutet. Tilläggas kan att byggskedet, bland annat buller i samband med byggandet, sänkning av grundvattennivåer m.m. prövas i pågående ärende i mark- och miljödomstolen vilket innebär att en fastighetsägare kan vara sakägare i prövningen i mark- och miljödomstolen trots att denne inte anses berörd av järnvägsplanen.

I samband med kommunikationen kom det även in 150 stycken skrivelser, flertalet likalydande, från enskilda samt från ett par organisationer vilka inte lämnat synpunkter vid granskningen och därmed inte omfattades av kommunikationen. Merparten av dessa ifrågasätter projektet som sådant alternativt valet av lokalisering.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

På begäran av Trafikverket har sökanden under fastställelseprövningen preciserat under vilken tidsperiod tillfällig nyttjanderätt begärs för respektive område samt vilka restriktioner för användandet som ska fastställas för respektive område. Detta har resulterat i en revidering av bilaga 2 till plankartan, vilken förtecknar de tillfälliga nyttjanderätter som avses tas i anspråk vid byggandet av Västlänken samt anger inskränkningar eller restriktioner i användandet av områdena. Sökanden har också kommenterat yttranden med synpunkter beträffande tillfälliga nyttjanderätter.

Den sökandes svar på kompletteringsbegäran har kommunicerats med de fastighetsägare som berörs av tillfälliga nyttjanderätter samt med Polismyndigheten. Nedan redogörs samlat för de synpunkter som dessa hade både vid kommunikationen av granskningsutlåtande med mera under hösten 2015 och de yttranden som kommit in under kommunikationen av kompletteringen under vårvintern 2016.

Eklandia Fastighets AB (Annedal 21:9, 21:10) framför att bolaget har ett intresse av att bebygga och utveckla fastigheten Annedal 21:9. Mot dess vilja har tunnelmynningen för servicetunnel vid Linnéplatsen placerats vid dess fastigheter. Eklandia ifrågasätter hela lägesutredningen för det mest lämpliga läget av tunnelmynningen.

Den sökande har i svar på kompletteringsbegäran angett att den i granskningsutlåtandet tillräckligt har redogjort för val av placering av tillfälliga nyttjanderättsytor inom Eklandias fastigheter.

Trafikverket anser efter en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen att läget av tunnel med mynning kan accepteras. Sökanden gör anspråk på tillfällig nyttjanderätt inom större delen av fastigheten Annedal 21:9 och en mindre del av 21:10 att användas under 9 år. Därutöver kommer vid tunnelmynningen ca 75 kvm tas i anspråk som 3D-utrymme under markytan och för serviceväg ca 800 kvm med servitutsrätt. Otvivelaktigt kommer möjligheten att utveckla fastigheten 21:9 omöjliggöras fram till dess Västlänken är färdigbyggd och järnvägsbyggets etableringsområden är avvecklade. Den sökande har redogjort för varför detta tunnälläge valts, med en avvägning mellan olika intressen. Intrånget i fastighetsägarens möjlighet att nyttja fastigheten får regleras enligt gällande ersättningsregler.

Vasakronan AB (Nordstaden 31:1, Inom Vallgraven 61:11) påtalar återigen vikten av att entréerna till fastigheten Nordstaden 31:1 inte stängs av under byggtiden. Bolaget saknar en redovisning av hur vibrationer från förbipasserande tåg ska minimeras eller helst undvikas. Vasakronan anser att störningar under byggtiden och grundvattenproblematiken är de viktigaste frågorna att reda ut. Vasakronan emotser fortsatt dialog med Trafikverket och förutsätter att arbetet planeras så att skador på Vasakronans fastigheter helt undviks.

Den sökande har i svar på kompletteringsbegäran bland annat angett att under byggandet av Västlänken är det sannolikt att några entréer under en period får begränsad kapacitet. Beträffande skador och störningar under byggtiden hänvisas till hanteringen av tillståndsansökan enligt miljöbalken kap. 9 och 11.

Vasakronan AB har till bemötande av sökandens svar framfört kompletterande synpunkter. Vasakronan har behov av att snarast få besked om hur tillgängligheten till Nordstaden 31:1 kan lösas under byggtiden. Frågan kan inte anstå till dess att anlita entreprenör projekterar arbetena. Vasakronan emotser en fortsatt dialog och förutsätter att skador på Vasakronans fastigheter helt undviks.

Trafikverket noterar synpunkten och utgår ifrån att den sökande så långt det är möjligt begränsar olägenheterna för fastighetsägaren vid användandet av de tillfälliga nyttjanderätterna.

"Parterna" (Liseberg AB, Universeum AB, Världskulturmuseet och Svenska Mässans Stiftelse) anser i en gemensam skrivelse att det bör göras en särskild projektering och noggrann utredning av de tillfälliga tillfartsvägarna till deras anläggningar.

Den sökande har i svar på kompletteringsbegäran uppgett att arbetet med tillfälliga tillfartsvägar är påbörjat och dialoger förs med verksamhetsägarna.

Universeum har inkommit med kompletterande kommentarer. I yttrandet beskrivs mer ingående de olägenheter som blir följden av byggnadsarbetena och de tillfälliga nyttjanderätterna, vilka kommer att ringa in nästan hela Universeums verksamhet. Särskilt påtalar man att det framgår av järnvägsplanen att utrymmet mellan Universeum och Världsnaturmuseum kan komma att användas för arbetsbodar. Detta anser Universeum inte är möjligt då ytorna utgör uppsamlingsplatser vid en eventuell utrymning. Universeum är positiv till de samtal som förs med Trafikverket men betonar vikten av att de synpunkter som förs fram också beaktas. Trafikverket ska ersätta Universeum för den skada som uppkommer.

Trafikverket noterar synpunkten och utgår ifrån att den sökande så långt det är möjligt begränsar olägenheterna för fastighetsägaren vid användandet av de tillfälliga nyttjanderätterna. Ersättningsfrågorna hanteras inte i järnvägsplanen eller vid fastställelseprövningen.

RBS Nordisk Renting AB (Kallebäck 2:4) har inkommit med kompletterande synpunkter med anledning av granskningsutlåtandet. Det är osäkert hur länge den tillfälliga nyttjanderätten behöver upplåtas till Trafikverket. Det saknas utredning om varför etableringen lämpligast sker på bolagets fastighet istället för på angränsande.

Den sökande har i svar på kompletteringsbegäran klargjort att området kommer att som längst användas under 9 år. Skälet för val av plats är tillräckligt beskrivet i granskningsutlåtandet.

Trafikverket ifrågasätter inte att en plats för etablering behövs. Just en plats för etablering kan möjligen förläggas på annan plats men det kommer alltid att innebära olägenheter för den verksamhet som bedrivs på den belastade fastigheten. Trafikverket finner det inte visat att just denna plats är särskilt olämplig varför den får godtas. Trafikverket utgår ifrån att den sökande så långt det är möjligt begränsar olägenheterna för fastighetsägaren. Ersättning för intrång och skada regleras i annan ordning.

Polismyndigheten har, beträffande den etableringsyta som är placerad mot den fastighet polisen nyttjar, bland annat framfört att verksamheten på denna har ett mycket högt skyddsvärde. I byggnaden handhas också uppgifter som är av betydelse för rikets säkerhet. Polisen kan inte utläsa hur buller och skakningar under byggskedet kommer att hanteras och efterlyser kontroll- och skyddsåtgärder. Samtliga störningar och kostnader som uppkommer på grund av Västlänken ska bekostas av Trafikverket.

Den sökande har i svar på kompletteringsbegäran angett att hanteringen av buller och vibrationer tas upp i mark- och miljödomstolen. Frågor behandlas vid dialogmöten och sökanden avser att undersöka lösningar som reducerar påverkan på verksamheten.

Trafikverket noterar att dialog pågår och utgår ifrån att den sökande så långt det är möjligt begränsar olägenheterna för polismyndigheten vid användandet av de tillfälliga nyttjanderätterna. Ersättning för intrång och skada regleras i annan ordning.

Peab Fastighetsutveckling AB (Skår 40:5, ägare Fastighets AB Bryggeriet) anger i sitt yttrande över kompletteringsbegäran och svaret på denna att en utveckling av kvarterets södra del startar under 2016. Fastighetsägaren utgår ifrån att utvecklingen eller tillgängligheten till området inte försämras eller förhindras med anledning av järnvägsplanen.

Trafikverket noterar uppgifterna.

Statens fastighetsverk (SFV) anger i sitt yttrande över kompletteringsbegäran och svaret på denna att verket vidhåller synpunkterna från tidigare yttranden, avstyrker de tillfälliga markanspråken i dess nuvarande utformning och inte accepterar de långa nyttjanderättstiderna på upp till 9 år. SFV vill också uppmärksamma att man har pågående verksamheter samt ansvar för tredje part vid skada. Trafikverket behöver visa hur myndigheten avser att hantera denna fråga och SFV begär att få yttra sig om kontrollplaner för uppföljning av störningar som kan uppstå av de tillfälliga nyttjanderätterna. SFV framför också att nyttjanderätten intill länsresidenset vid Stora hamnkanalen i 9 år är oacceptabelt lång. Det är förnärvarande omöjligt att bedöma etableringens påverkan på länsstyrelsens möjligheter att kunna bedriva sin verksamhet under etableringstiden. Frågan hur tillgänglighet och tillgången på besöksparkeringar ska tillgodoses vid Världskulturmuseet är ännu inte besvarad.

Trafikverket noterar att synpunkterna till viss del gäller nyttjanderätter som berör annan fastighetsägare. Som Trafikverket redogjort för ovan krävs i vissa fall tillstånd till den verksamhet eller den tillfälliga byggnation som ska bedrivas/utföras på de med tillfällig nyttjanderätt upplåtna områdena. Det är ofrånkomligt att byggandet av Västlänken kommer att medföra intrång och olägenheter i stora delar av Göteborgs stad under byggtiden. Sökanden har uppgivit att dialog förs med berörda fastighetsägare och nyttjanderättshavare om detaljerna kring de tillfälliga nyttjanderätterna. Trafikverket utgår ifrån att den sökande så långt det är möjligt begränsar olägenheterna.

Göteborgs stad anger i sitt yttrande angående kompletteringsbegäran att den är positiv till de justeringar som gjorts av Trafikverket Region Väst avseende ytor med tillfällig nyttjanderätt. Den text som klargjort att områdena samtidigt ska kunna nyttjas för byggande av spårväg på ny bro över Göta älv bör utökas så att det står klart att området även ska kunna nyttjas för drift och underhåll av spårväg och kollektivtrafikbro. Samma begränsning ska också gälla för område T4 02-50.

Trafikverket anser att det är uppenbart att avsikten är att ny bro över Göta älv med spårväg ska kunna användas och underhållas samtidigt som Västlänken byggs. Parterna har enligt uppgift träffat ett genomförandeavtal som bland annat reglerar åtagande vad gäller genomförande och principer för markåtkomst i det fortsatta arbetet med järnvägsprojektet. Trafikverket förutsätter att detta kan lösas i samförstånd mellan sökanden och Göteborgs stad.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en utbyggnad enligt järnvägsplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Järnvägsplanen har handlagts i enlighet med reglerna i lagen och förordningen om byggande av järnväg. De villkor som regeringen anger i tillåtlighetsbeslutet och som gäller järnvägsplanen har tillgodosetts.

Järnvägens sträckning strider inte mot kommunernas översiktsplaner. Den planerade järnvägen överensstämmer med nyligen antagna men ej lagakraftvunna detaljplaner inom Göteborgs kommun och motverkar inte syftet med gällande detaljplan inom Mölndals kommun.

Den föreslagna utbyggnaden medför att spårkapaciteten vid Göteborgs central ökar samtidigt som möjligheterna till kollektivt resande förbättras när nya målpunkter i centrala Göteborg anläggs. Det innebär att järnvägen får ett lämpligt läge och utförande.

Linjens sträckning och anläggningens utformning har så långt det varit möjligt anpassats för att begränsa negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsmiljön i övrigt. Genom detta tillgodoses ändamålet med järnvägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att järnvägsanläggningen är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljökvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark, utrymmen och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att de i järnvägsplanen redovisade områdena för tillfällig nyttjanderätt, med de restriktioner som framgår av bilaga 2 till plan- och profilkartor, har en med hänsyn till behovet lämplig lokalisering och skälig omfattning.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att järnvägsplanens utformning omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit chefsjuristen Charlotta Lindmark med planprövaren Gudrun Jonsson-Glans som föredragande. I den slutliga handläggningen har även expeditionschefen Johan Barkelius och avdelningschef Planprövning Mats Dehlbom deltagit.



Charlotta Lindmark



Gudrun Jonsson-Glans

Bilagor

1. Ritningsförteckning (rev 2015-08-17), sidorna 3-9
2. Anvisning "Hur man överklagar"
3. Allmänna upplysningar – fastställd järnvägsplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götalands län
Regionförbundet i Västra Götalands län
Göteborgs kommun
Kommunala lantmäterimyndigheten i Göteborgs kommun (efter laga kraft)
Mölnåls kommun
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

Filnamn JPSH1-01-020-00_001

Projektnamn

Västlänken

Ärendenummer

TRV 2013/92333

Skapat av

Johanna Pettersson

Godkänt av

Ulrika Bernström

Godkänt datum

2014-12-01

Sidor

3(11)

Rev Datum

2015-08-17

Version

C

Bilaga 1.



TRAFIKVERKET

Ritningsnummer	Ritningens benämning	Format	Version	Datum	Rev Datum
PLAN- och PROFILKARTOR					
JPSH2-01-112-00_001	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 455+760 - 456+000	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_002	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 456+000 - 456+500	A1	B	2014-12-01	2015-08-17
JPSH2-01-112-00_003	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 456+500 - 457+000	A1	B	2014-12-01	2015-08-17
JPSH2-01-112-00_004	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 457+000 - 457+500	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH3-01-112-03_001	Plankarta, permanent markanspråk, 1:250, Göteborg, Station Centralen, detalj östra uppgången.	A1	–	2014-12-01	
JPSH3-01-112-03_002	Plankarta, permanent markanspråk, 1:250, Göteborg, Station Centralen, detalj västra uppgången	A1	–	2014-12-01	
JPSH2-01-112-00_005	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 457+500 - 458+000	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_006	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 458+000 - 458+500	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_007	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 458+500 - 459+000	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_008	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 459+000 - 459+500	A1	B	2014-12-01	2015-06-08
JPSH2-01-112-00_009	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 459+500 - 460+000	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_010	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 460+000 - 460+500	A1	A	2014-12-01	2015-04-30



Ritningsnummer	Ritningens benämning	Format	Version	Datum	Rev Datum
JPSH2-01-112-00_011	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 460+500 - 461+000	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_012	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 461+000 - 461+500	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_013	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 461+500 - 462+000	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_014	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 462+000 - 462+500	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_015	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 462+500 - 462+900	A1	B	2014-12-01	2015-06-08
JPSH2-01-112-00_016	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 462+900 - 005+200	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_017	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 005+200 - 005+670	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_B09	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 0+000 - 0+400	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_C09	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 0+400 - 0+900	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_B11	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 460+750 - 461+250	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-112-00_B14	Plankarta, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 0+000 - 0+200	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_001	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 455+760 - 456+000	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_002	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 456+000 - 456+500	A1	B	2014-12-01	2015-08-17

Filnamn JPSH1-01-020-00_001

Projektnamn

Västlänken

Ärendenummer

TRV 2013/92333

Skapat av

Johanna Pettersson

Godkänt av

Ulrika Bernström

Godkänt datum

2014-12-01

Sidor

5(11)

Rev Datum

2015-08-17

Version

C



TRAFIKVERKET

Ritningsnummer	Ritningens benämning	Format	Version	Datum	Rev Datum
JPSH2-01-113-00_003	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 456+500 - 457+000	A1	B	2014-12-01	2015-08-17
JPSH2-01-113-00_004	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 457+000 - 457+500	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_005	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 457+500 - 458+000	A1	B	2014-12-01	2015-06-08
JPSH2-01-113-00_006	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 458+000 - 458+500	A1	B	2014-12-01	2015-06-08
JPSH2-01-113-00_007	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 458+500 - 459+000	A1	B	2014-12-01	2015-06-15
JPSH2-01-113-00_008	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 459+000 - 459+500	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_009	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 459+500 - 460+000	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_010	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 460+000 - 460+500	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_011	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 460+500 - 461+000	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_012	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 461+000 - 461+500	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_013	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 461+500 - 462+000	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_014	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 462+000 - 462+500	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_015	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 462+500 - 462+900	A1	B	2014-12-01	2015-06-08



Ritningsnummer	Ritningens benämning	Format	Version	Datum	Rev Datum
JPSH2-01-113-00_016	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 462+900 - 005+200	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_017	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 005+200 - 005+670	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_B09	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 0+000 - 0+400	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_C09	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 0+400 - 0+900	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_B11	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 460+750 – 461+250	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-113-00_B14	Plankarta, tillfälligt markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 0+000 – 0+200	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
PROFILER					
JPSH2-01-201-04_001	Servicetunnel – Profil, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, Kvarnberget, Otterhällan, Kungsh.	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-201-05_001	Servicetunnel – Profil, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, Station Haga	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-201-06_001	Servicetunnel – Profil, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, Servicetunnel Haga, KM 0+000 – 1+000	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-201-06_002	Servicetunnel – Profil, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, Haga-Korsvägen, KM 0+000 – 1/175	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-201-06_003	Servicetunnel – Profil, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, Haga-Korsvägen, KM 1+175 -1+550	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-201-07_001	Servicetunnel – Profil, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, Korsvägen, KM 0+000 – 0+550	A1	A	2014-12-01	2015-04-30

Filnamn JPSH1-01-020-00_001

Projektnamn

Västlänken

Ärendenummer

TRV 2013/92333

Skapat av

Johanna Pettersson

Godkänt av

Ulrika Bernström

Godkänt datum

2014-12-01

Sidor

7(11)

Rev Datum

2015-08-17

Version

C



TRAFIKVERKET

Ritningsnummer	Ritningens benämning	Format	Version	Datum	Rev Datum
JPSH2-01-201-07_002	Servicetunnel – Profil, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, Liseberget, KM 0+000 – 0+350	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-201-08_001	Servicetunnel – Profil, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, Liseberget (parallell), Skår	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-201-08_002	Servicetunnel – Profil, permanent markanspråk, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, E6-Almedal, KM 0+465 – 1+400	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
TVÄRSEKTION					
JPSH2-01-371-02_001	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 456+220	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-02_002	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 456+300	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-02_003	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 456+520	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-02_004	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 456+820	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-04_001	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 457+710	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-04_002	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 457+880	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-04_003	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 458+010	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-04_004	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 458+045	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-04_005	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 458+480	A1	A	2014-12-01	2015-04-30



Ritningsnummer	Ritningens benämning	Format	Version	Datum	Rev Datum
JPSH2-01-371-04_006	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 458+780	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-04_007	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 458+890	A1	B	2014-12-01	2015-06-15
JPSH2-01-371-05_001	Tvärsektion, markanspråk, 1:400, Göteborg, E6 Öster – Almedal, Station Haga, KM 458+990, 459+060, 459+100	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-05_002	Tvärsektion, markanspråk, 1:400, Göteborg, E6 Öster – Almedal, Station Haga, KM 459+120, 459+165	A1	B	2014-12-01	2015-06-08
JPSH2-01-371-05_003	Tvärsektion, markanspråk, 1:400, Göteborg, E6 Öster – Almedal, Station Haga, KM 459+260, 459+340	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-06_001	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 459+530	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-06_002	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 459+680	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-08_001	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 461+330	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-08_002	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 461+370	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-371-08_003	Tvärsektion, markanspråk, 1:200, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 461+425	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH3-01-371-03_001	Tvärsektioner nr 1-5, permanent markanspråk och tillfällig nyttjanderätt, 1:400, Göteborg, Station Centralen	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH3-01-371-03_002	Tvärsektioner nr 6-8, permanent markanspråk och tillfällig nyttjanderätt, 1:400, Göteborg, Station Centralen	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH3-01-371-03_003	Tvärsektioner nr 9-12, permanent markanspråk och tillfällig nyttjanderätt, 1:400, Göteborg, Station Centralen	A1	A	2014-12-01	2015-04-30



Ritningsnummer	Ritningens benämning	Format	Version	Datum	Rev Datum
JPSH3-01-371-03_004	Tvärsektioner nr 13-15, permanent markanspråk och tillfällig nyttjanderätt, 1:400, Göteborg, Station Centralen	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH5-01-300-07_001	Tvärsektioner A - C, permanent markanspråk, 1:400, Göteborg, Station Korsvägen	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH5-01-300-07_002	Tvärsektioner D - F, permanent markanspråk, 1:400, Göteborg, Station Korsvägen	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH5-01-300-07_003	Tvärsektioner G - J, permanent markanspråk, 1:400, Göteborg, Station Korsvägen	A1	A	2014-12-01	2015-04-30
ÖVRIGA HANDLINGAR					
JPSH2-01-100-00_001	Översiktskarta, 1:10 000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 455+760 – 005+670	A1	–	2014-12-01	
JPSH2-01-201-00_001	Översiktsprofil spår 22, 1:10 000, Göteborg, E6 Öster – Almedal	A1F	–	2014-12-01	
JPSH2-01-114-00_001	Illustrationskarta, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 455+760 - 456+000	A3FF	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-114-00_002	Illustrationskarta, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 456+000 - 456+500	A3FF	B	2014-12-01	2015-08-17
JPSH2-01-114-00_003	Illustrationskarta, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 456+500 - 457+000	A3FF	B	2014-12-01	2015-08-17
JPSH2-01-114-00_004	Illustrationskarta, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 457+000 - 457+500	A3FF	–	2014-12-01	
JPSH2-01-114-00_005	Illustrationskarta, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 457+500 - 458+000	A3FF	A	2014-12-01	2015-04-30
JPSH2-01-114-00_006	Illustrationskarta, 1:1000, Göteborg, E6 Öster – Almedal, KM 458+000 - 458+500	A3FF	–	2014-12-01	

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprovning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 6 juni 2016**.

Allmänna upplysningar, fastställd järnvägsplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om järnvägsbygget inte har påbörjats inom den tiden.

Rätt att lösa in mark

När beslutet fått laga kraft har den som ska bygga järnvägen rätt att lösa in mark med eventuella byggnader som enligt järnvägsplanen ska användas för järnvägsändamål. Även nyttjanderätt, servitut och liknande som gäller inom sådan mark eller sådana utrymmen får lösas in.

Beslutet innebär också att den som ska bygga järnvägen har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av järnvägsplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i järnvägsplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud som avser åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 60 dB(A) ekvivalentnivå utomhus i bostadsområde i övrigt
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från järnvägstrafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån inomhus överskrider 55 dB(A) maximalnivå fler än fem gånger per natt.



När man bedömer behovet av skyddsåtgärder antar man schablonmässigt att fasaden på befintliga bostäder dämpar ljudnivån inomhus från järnvägstrafikbuller med 30 dB(A). Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängderna på banan, olika tågtyper och längder på tågsätten, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Järnvägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En järnväg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om järnvägsprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelseprövningen omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat:

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggningar av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggtiden.

Lantmäteriförrättning

Mark och utrymmen för den planerade järnvägen kommer att överföras till en järnvägsfastighet genom en lantmäteriförrättning.

En järnvägsplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför järnvägsmarken. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från Trafikverket för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av järnvägsmarken för järnvägsändamål.