

RAPPORT

Program för damningsbekämpande åtgärder

Enligt villkor 30, dom i mål M 638-16

Västlänken

Göteborg och Mölndal stad, Västra Götalands län

TRV 2018/97066

Version 8.0, 2026-01-22



Trafikverket

Postadress: Kruthusgatan 17, 411 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Program för damningsbekämpande åtgärder

Dokumentdatum: 2018-04-05, reviderad 2026-01-22

Projektnamn:

Version: 8.0

Kontaktperson: Mira Andersson Ovuka

Innehåll

1. INLEDNING	4
2. GENERELLA ÅTGÄRDER	5
3. UPPFÖLJNING	7
4. OMRÅDESBESKRIVNING.....	8
4.1. Centralen, bro över E6 till Gullberg.....	8
4.2. Centralen, stationsrum och västra spårtrumpeten	8
4.3. Haga, arbetsområde Stora hamnkanalen.....	9
4.4. Haga, arbetsområde Otterhällan	9
4.5. Haga, arbetsområde Rosenlund.....	10
4.6. Haga, arbetsområde Vasastan	10
4.7. Korsvägen, arbetsområde station Korsvägen.....	11
4.8. Korsvägen, arbetsområde Södra vägen.....	11
4.9. Korsvägen, arbetsområde Skår	12
4.10. Korsvägen, arbetsområde Almedal	12
4.11. Korsvägen, arbetsområde Liseberg.....	13
5. RAPPORTERING	13

BILAGOR:

Bilaga 1	Översiktskarta
Bilaga 2	Checklista damning
Bilaga 3	Följebrev version 2.0

1. Inledning

Trafikverket har i dom i mål M 638–16 meddelats tillstånd enligt miljöbalken kap 9 och 11 att anlägga Västlänken och Olskroken planskildhet. Domen innehåller att antal villkor varav ett, villkor 30, avser damning. Villkoret lyder:

30. Damning från verksamheten ska begränsas i skäligen utsträckning. Vindstrutar ska sättas upp på lämpliga platser och hänsyn ska tas till rådande vindsituation när dammande verksamhet ska genomföras. Program för damningsbegränsande åtgärder liksom utförda åtgärder ska redovisas till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten får besluta om ytterligare försiktighetsåtgärder för att begränsa damning.

Detta dokument utgör program för damningsbegränsande åtgärder enligt villkoret. Programmet innehåller först en generell beskrivning av vilka åtgärder som är aktuella och hur damningen följs upp. Därefter beskrivs varje delsträcka specifikt med avseende på exempelvis särskilda skyddsobjekt och var vindstrutar ska finnas. I slutet av dokumentet redovisas hur resultaten från arbetet återrapporteras till tillsynsmyndigheten.

Inledningsvis utgick programmet till stor del från det arbete som gjordes med plan enligt tillåtligheten för villkor 3. Allteftersom projektet fortskridit och data samlats in har handlingen reviderats. Från och med 2021 kommer en årlig översyn av programmet att göras efter det att projektens årsrapporter redovisats. Vid avsteg eller ändringar mellan de årliga översynerna kommuniceras det genom projektens månadsrapport.

Nedan sammanfattas de revideringar som gjorts:

- Version 2 (daterat 2019-10-22): Arbetsätt i vissa arbetsområden förtydligt, framförallt Haga.
- Version 3 (daterat 2020-12-18): Genomgående översyn, exempelvis avseende tempus, hantering och placering av hjultvättar, vindstrutsplaceringar.
- Version 4 (daterad 2021-05-07): Förtydligande kring utfarter utan hjultvätt samt allmän översyn av områdesbeskrivningar
- Version 5 (2022-06-28): Allmän översyn av områdesbeskrivningar
- Version 6 (2023-06-27): Genomgående översyn och mindre justeringar i områdesbeskrivningarna.
- Version 7 (2024-11-27): Genomgående översyn och uppdatering av alla delområden. Förtydligande i kapitel 2 gällande bergentreprenader. Arbetsområde Handels lades till. Rubrik *Placering av vindstrutar* har bytt namn till *Specifik uppföljning*. Uppdatering utav bilaga 1.
- Version 8 (2025-12-23): Uppdatering av kapitel 2. Generella åtgärden. Genomgående översyn och uppdatering av alla delområden, exempelvis togs Handels bort och Stora hamnkanalen tillkom. Uppdatering av översiktskarta. Beskrivning av arbetsätt kring veckovisa kontroller.

Uppdaterade avsnitt mellan senaste och föregående revidering markeras med sidostreck.

2. Generella åtgärder

För att reducera damning, och därmed även partiklar, från byggverksamheten har Trafikverket beslutat att vidta ett antal åtgärder. I detta avsnitt beskrivs ett antal exempel på åtgärder som kommer eller kan vidtas för att motverka damning. Dessa exempel är dock inte heltäckande och ytterligare åtgärder kan komma att behövas beroende på vilka verksamheter som pågår och hur dessa dammar. Det är dock inte möjligt att genomföra ett anläggningsprojekt med omfattande schakter i tätbebyggt området utan att det innebär viss störning, målet med de åtgärder som beskrivs i detta program är att inom en rimlig gräns minimera störningarna kopplat till damning från bygget.

Trafikverket har ställt krav som innebär att entreprenören är ansvarig för kontroller i arbetsområdet, detaljstyrning av transporter, åtgärder mot damning och utsläpp från arbetsplatsen.

Alla entreprenörer ska generellt förhindra att damm från arbetet negativt påverkar fastigheter, boende och verksamheter i omgivningen. Som en del i detta ska dammskydd utföras vid torka då dammspridning uppstår. Exempel på dammbekämpande åtgärder är bevattning, saltning eller sopning med bevattning av dammande ytor. I forskningsprojekt utfört av IVL har damningsbekämpning med vattning visats kunna reducera damningen med 90 – 100 %. Beredskap ska finnas att inom en timme vidta åtgärder. Dammbindning ska utföras med vatten eller dammskyddsmedel som inte ger miljöstörande påverkan. Åtgärder ska också vidtas vid transport, lastning, lossning och upplag om risk för damning föreligger.

Vidare ska entreprenörerna minimera spill och hålla området runt arbetsplatsen rent och dagligen utföra syn av tillfälliga vägar, befintlig vägbana och ej avlämnad gata inom arbetsområdet, utfarter samt platser där dammande material förvaras eller hanteras.

Trafikverket har generellt ställt kravet att störning i form av damning och nedsmutsning ska minimeras. Med denna formulering begränsar vi inte metoderna som används för att renhålla eller minimera damning och följer istället upp resultaten av åtgärderna. De vanligaste metoderna är att ytor renhålls genom antingen sopning, eller att en hjulvätt är placerad innan utfart till vägnätet. På de flesta arbetsplatser asfalteras ytor för att minska behovet av renhållning och där massor hanteras kan flak bevattnas vid behov.



Figur 1 Exempel på en sopbil som används för att rengöra hårdgjorda ytor.

Hjultvättar finns idag i störst utsträckning i servicetunnlarna som leder ner till där bergarbeten utförs. På marksiter är de oftast inte lämpade för alla platser, exempelvis på grund av platsbrist eller att de inte bedöms vara motiverat med hänsyn till förutsättningarna på platsen. Hjultvättarna kan vara effektiva men är kostsamma i drift och skapar underhållsbehov vilket gör att Trafikverket ibland bedömer att det är omotiverat att installera dem. Den funktion som eftersträvas genom hjultvättarna är att gator utanför arbetsområdet hålls rena, och där hjultvätt inte kan anläggas uppfylls funktionen på annat sätt så som kompletterande renhållning. I avsnitt 4 redovisas i vilka delområden hjultvätt normalt ska finnas på plats. Avsteg kan dock behöva göras i vissa arbeten och vilka arbetsområden som arbeten pågår i och hur de är planerade förändras fortlöpande. Texterna representerar statusen som den var när programmet uppdaterades.



Figur 2 Exempel på en hjultvätt som finns installerad i en av Västlänkens servicetunnlar.

Vissa av de åtgärder som redovisas kommer att utföras kontinuerligt, andra blir specifika insatser som görs när de är lämpliga och behovet uppstår.

Om närliggande verksamheter skulle påverkas negativt av damm från arbetena hanteras detta i samråd med verksamheten. Damning kan komma att påverka både verksamheter och bostäder genom att exempelvis fönster blir smutsiga, det kan i så fall bli aktuellt att Trafikverket genomför fönsterputsning på berörda byggnader.

Många av arbetsplatserna är omgärdade av bullerplank som är ogenomsläppliga och tätslutande mot marken. Planken är höga, antingen 2,8 eller 4 meter. Bullerplank har sannolikt en betydande funktion i att hålla damning borta från det omgivande gaturummet, hur stor den funktionen är finns dock i dagsläget inte data på.

Dessa åtgärder tillsammans med de kontroller som utförs, effekten av de ogenomsläppliga byggplanken och det faktum att flertalet schakten är under vatten bedöms vara erforderliga för att så långt som är rimligt minimera damningen från bygget. Utifrån kontrollerna kan exempelvis frekvensen för vattenbegjutning avgöras.

3. Uppföljning

Enligt villkoret ska vindstrutar sättas upp, det specificeras dock inte var eller hur många. Trafikverket har utvärderat var det anses vara motiverat med vindstrutar utifrån att de ska göra nytta i produktionen. I avsnitt 4 redovisas de delområden där Trafikverket satt upp dessa vindstrutar. Vindstrutarna sätts så långt som möjligt på byggplanken, en placering som har flera syften. Genom att placera dem på planken är de synliga både innanför och utanför arbetsplatsen, dessutom kan de där antas representera vindrörelsen vid arbetsplatsens gräns vilket är det som främst är av intresse vad gäller villkorsuppföljningen.

Erfarenheter från arbetena till och med 2020 visar att vindstrutarna är ett relativt trubbigt uppföljningsverktyg och antalet har reducerats. Damningen följs istället främst upp genom okulär besiktning.

För arbetsplatser där majoriteten av arbeten görs i berg och under ytan anses en månadsvis bedömning av potentiellt dammande arbeten vara tillräckligt. Ovan mark görs vanligtvis dagliga kontroller, behovet av dagliga kontroller har dock minskat med tiden för många arbetsplatser. Detta är på grunda av att mängden öppna schakt och masstransporter minskat och där med risken för damning. Där det kan motiveras görs därför veckovisa utvärderingar av damningsrisk baserat på kommande arbeten och väderprognos. De kontroller som görs vad avser damning kommer att dokumenteras i formulär, exempel på hur sådan kan komma att se ut redovisas i bilaga 2. Eventuella riktade åtgärder som vidtas kommer också att dokumenteras. Flertalet projekt har dock löpande renhållning av gatorna runt arbetsområdet, dessa dokumenteras inte separat.

Vid revidering 2025 ser projektet att det finns områden som börjar bli klara och där annan omfattning av uppföljning kan vara aktuell. Detta beskrivs under respektive område i kapitel 4.

4. Områdesbeskrivning

I detta avsnitt redovisas skyddsobjekt, specifika åtgärder och kontroller för de olika delsträckorna. Om inget anges kommer de åtgärder och kontroller som redovisas i avsnitt 2 och 3 nyttjas. Delsträckorna redovisas på översiktsbild i bilaga 1A. Materialtransporter in och ut ur arbetsområdet förekommer i samtliga delområden.

4.1. Centralen, bro över E6 till Gullberg

På sträckan mellan E6 och Gullberg finns nu ett färdigbyggt tråg som används som en in- och utfart till Västlänken. Arbetena utgörs mest av transporter och är därför det enda arbetsmoment som kan generera damning och nedsmutsning.

Skyddsobjekt

Längs med tunnelsträckan finns inga särskilda skyddsobjekt vad avser damning. På den norra sidan tunnelsträckan (mellan tunneln och E45) finns verksamhetslokaler, framförallt för åkerier. På den södra sidan finns endast spårområde. Längs Kruthusgatan går också ett cykelstråk mellan östra och centrala Göteborg.

Eventuellt kan människor som rör sig mellan centralenområdet och sina arbetsplatser samt på cykelbanan utsättas för damning.

Specifika åtgärder

Då det i nuläget inte bedrivs arbeten som kan ge upphov till nedsmutsning i samma utsträckning som tidigare i detta område har hjultvätten som tidigare varit placerad i området tagits bort. Det bedöms med hänsyn till aktiviteterna på arbetsplatsen samt att inga särskilda skyddsobjekt förekommer längs sträckan inte vara motiverat med hjultvätt i detta område i nuläget. Utfarter kompenseras vid behov med extra renhållning

Specifik uppföljning

Med tanke på skyddsobjekten, de åtgärder som planeras samt att arbetena kommer att bedrivas utspridda över ett större område, bedöms inga vindstrutar vara nödvändiga för delsträckan.

4.2. Centralen, stationsrum och västra spårtrumpeten

Hela spårtunneln inklusive stationsutrymme är färdigbyggt och stora dekar av marken återlämnad till markägare. Enda området där det fortfarande pågår vissa arbeten ovan mark är utanför Nordstan, västra spårtrumpeten. Arbetena som pågår innebär vissa transporter in och ut från arbetsområdet men i mycket begränsad omfattning jämfört med perioden då det var öppen schakt och tunnelgjutningar.

Skyddsobjekt

Skyddsobjekt i anslutning till stationsdelen är framförallt människor som rör sig i området, framförallt kring Nordstan men även vid centralenområdet. Båda dessa områden ligger norr om arbetsområdet. Relativt stora folkströmmar rör sig i området dagligen. Söder om arbetsområdet finns få skyddsobjekt.

Specifika åtgärder

Alla schaktarbeten är färdigställda. Det bedöms med hänsyn till aktiviteterna på arbetsplatsen samt att inga särskilda skyddsobjekt förekommer längs sträckan inte vara motiverat med hjultvätt vid utfart då det är så få transporter ut från arbetsområdet. Utfarter kompenseras vid behov med extra renhållning.

Specifik uppföljning

Tidigare satt det en vindstrut på etableringen nära Regionens hus, då detta område är överlämnat till Park Central bedöms vindstrut ej längre nödvändigt.

4.3. Haga, arbetsområde Stora hamnkanalen

Vid arbetsområde Stora hamnkanalen kommer inledningsvis främst anläggande av stödkonstruktioner samt schaktarbeten i jord att utföras.

Skyddsobjekt

I anslutning till arbetsområdet finns närliggande verksamheter i form av kontor och bostäder. Det är också gångstråk i närheten av arbetsområdet. Arbetsområdet går över Stora hamnkanalen, där öppen båttrafik passerar under sommarhalvåret.

Specifika åtgärder

Det finns inget utrymme för hjultvätt på arbetsområdet, damning kommer att minskas genom renhållning.

Specifik uppföljning

Utifrån att det begränsade arbetsområdet samt att arbetena som planeras i närtid inte bedöms vara förknippade med förhöjd risk för damm bedöms vindstrutar inte vara nödvändiga för arbetsområde Otterhällan.

4.4. Haga, arbetsområde Otterhällan

I arbetsområde Otterhällan kommer framförallt uttag av berg från servicetunneln att ske genom befintlig servicetunnel till Götatunneln. Arbetsområdet nyttjas alltså framförallt för transporter av material in och ut från tunneln. Arbetsområdet ovan mark är relativt litet och kommer inte nyttjas för anläggningsarbeten.

Skyddsobjekt

I anslutning till arbetsområdet finns närliggande verksamheter i form av kontor och bostäder. Det är också gångstråk i närheten av arbetsområdet och i sydväst finns resecentrum Stenpiren, där det även finns spårvagnsspår, uteserveringar med mer.

Specifika åtgärder

Lastning av bergmassor sker inne i tunneln.

Det finns inget utrymme för hjultvätt på arbetsområdet. Istället finns en spolplats med pumpgrop för manuell tvättning i anslutning till tunnelmynningen.

Specifik uppföljning

Utifrån att det är en begränsad mängd arbeten som utförs på utsidan av servicetunneln samt att arbetsområdet är omgärdat av plank bedöms vindstrutar inte vara nödvändiga för arbetsområde Otterhällan.

4.5. Haga, arbetsområde Rosenlund

I Rosenlund anläggs station Haga som en kombinerad betong- och bergsstation där arbeten kommer att innefatta jord- och bergschakt. Arbetsområdet består av fyra delområden som delas upp av Rosenlundskanalen, Norra Allégatan och Södra Allégatan.

Skyddsobjekt

Då arbetsområdet ligger centralt i Göteborg rör sig tredje man i området samt att det finns bostäder, butiker och restauranger i närområdet. Hagakyrkan ligger också i närområdet och där hålls det gudstjänster och begravningar med jämna mellanrum som skulle kunna påverkas av damning.

Specifika åtgärder

Arbetsområdet är till viss del inhägnat med ogenomsläppligt plank.

En hjultvätt finns vid etableringen på Pustervik. Sopning och dammbekämpning görs vid behov både inne på arbetsområdet där det är möjligt och utanför.

Specifik uppföljning

Vindstruten vid Pustervik är borttagen efter ombyggnation av kontorsmodulerna och information om vindriktning och vindhastighet hämtas istället från väderapp.

4.6. Haga, arbetsområde Vasastan

I arbetsområde Vasastan utförs uttag av berg från servicetunneln 210 i närheten av Linnéplatsen. Arbetsområdet ovan jord nyttjas alltså framförallt för transporter av material in och ut från arbetsområdet.

Mindre, och i tid relativt kortvariga, arbetsområden ovan jord kommer etableras. Då sker okulär kontroll av damning utefter behov.

Skyddsobjekt

I anslutning till arbetsområdet finns närliggande verksamheter i form av kontor. Det är också ett gångstråk i närheten av arbetsområdet men inga parker eller andra utomhusmiljöer där personer vistas längre tid.

Specifika åtgärder

Arbetsområdet är inhägnat med ogenomsläppligt plank på tre sidor och den fjärde sidan utgörs av en hög och brant bergvägg. Åtgärd mot damning och nedsmutsning är renhållning och vid behov vattning eller dambekämpande medel.

Specifik uppföljning

Utifrån att det är en begränsad mängd arbeten som utförs på utsidan av servicetunneln samt att arbetsområdet är inhägnat med byggplank och det finns få skyddsobjekt bedöms vindstrut inte tillföra

något och därmed inte vara nödvändigt för arbetsområde vid etablering för projekt Vasastan. För arbetsområden ovan jord görs bedömningen att de är så relativt små till ytan och arbetet så begränsat att vindstrutar inte är motiverat utan att okulär kontroll av damning och nedsmutsning är tillräckligt.

4.7. Korsvägen, arbetsområde station Korsvägen

Station Korsvägen anläggs som en kombinerad betong- och bergstation där arbetena omfattar både jord- och bergschakt.

Skyddsobjekt

I anslutning till stationsschakten finns flerfamiljsboenden. Vidare ligger Korsvägens eventområde och kollektivtrafikknutpunkt i direkt anslutning till arbetsområdet, vilket ger betydande folkströmmar med gående. Det finns även ett antal andra verksamheter i närheten, exempelvis butiker och restauranger.

Specifika åtgärder

Arbetsområdena är inhägnade med ogenomsläppligt plank. De största schaktarbeten är färdigställda. Ingen hjultvätt finns inom området då hela ytan är asfalterad och inga massor hanteras i dagsläget. Ytan sopas av när behov finns.

Specifik uppföljning

Med tanke på skyddsobjekten, de åtgärder som planeras samt att det finns en mängd flaggor runt Korsvägen, bedöms inga vindstrutar vara nödvändiga vid arbetsplatsen. Betongarbeten pågår i djupa schakter och risken för damning är i detta skede liten. Uppföljningen genom daglig kontroll bedöms därför inte krävas i detta skede utan uppföljning sker genom veckovis bedömning av risk för dammande arbeten.

4.8. Korsvägen, arbetsområde Södra vägen

Vid Korsvägens arbetsområde vid Södra vägen utförs uttransport av berg genom servicetunnel 206. Vidare används servicetunnel 207 för transporter till och från Korsvägens schakt samt Östra trumpeten. Arbetsområdet ovan jord nyttjas framförallt för transporter av material in och ut från arbetsområdet.

Skyddsobjekt

I anslutning till arbetstunnlarna finns flerfamiljshus. Vidare ligger Korsvägens eventområde i närheten vilket ger betydande folkströmmar med gående. Det finns även ett antal andra verksamheter i närheten, exempelvis butiker och restauranger.

Ovan mynningen för servicetunnel 206 ligger vårdinrättningen Carlanderska, som skulle kunna vara känslig för eventuell dammstörning.

Specifika åtgärder

Lastning sker inne i tunnel vilket reducerar damningen. Servicetunnlarna och yta ovan mark är asfalterade för att reducera dammspridning. Arbetsområdena är till stor del inhägnade med ogenomsläppligt plank.

Hjultvätt finns inne i respektive tunnel. Sopning av arbetsområdet sker kontinuerligt.

Specifik uppföljning

Vindstrut finns på servicetunnel 207s yta. Uppföljningen genom daglig kontroll bedöms inte krävas i detta skede utan uppföljning sker genom veckovis bedömning av risk för dammande arbeten.

4.9. Korsvägen, arbetsområde Skår

Vid Korsvägens arbetsområde Skår utförs uttag av berg från servicetunneln. Arbetsområdet nyttjas framförallt för transporter av material in och ut från arbetsområdet.

Skyddsobjekt

Arbetsområdet ligger i ett skogsparti och i direkt anslutning söder om arbetsområdet finns verksamhetslokaler. Knappt 120 meter öster om arbetsområdet finns bostäder.

Specifika åtgärder

Servicetunneln och yta ovan mark är asfalterade för att reducera dammspridning. Arbetsområdet är till stor del inhägnade med ogenomsläppligt plank.

Hjultvätt finns i tunneln.

Specifik uppföljning

Utifrån att det är en begränsad mängd arbeten som utförs på utsidan av servicetunneln samt att arbetsområdet är omgärdat av plank bedöms vindstrut inte vara nödvändigt för arbetsområde Skår.

4.10. Korsvägen, arbetsområde Almedal

Inom delsträckan är största delen av anläggningsarbetena klara och byggverksamheten kommer vara i form av mindre mark- och schaktarbeten. Materialtransporter in och ut ur arbetsområdet kommer att förekomma.

Skyddsobjekt

Arbetena utförs i befintlig järnvägsmiljö intill E6/E20. På andra sidan järnvägen finns lätt industri och kommersiell verksamhet.

Specifika åtgärder

Arbetsområdet är mycket trångt och svåråtkomligt och det finns för närvarande inget utrymme för hjultvätt, vilket kompenseras med extra renhållning. Ytan vid utfarten är asfalterad för att reducera dammspridningen.

Specifik uppföljning

Utifrån att arbetsområdet inte är i direkt anslutning till känsliga skyddsobjekt bedöms inte vindstrut vara nödvändigt. Uppföljningen genom daglig kontroll bedöms inte krävas i detta skede utan uppföljning sker genom veckovis bedömning av risk för dammande arbeten.

4.11. Korsvägen, arbetsområde Liseberg

Inom delsträckan utförs byggverksamheten framförallt ovan mark i form av schakt, grundläggningsarbeten, fyllningsarbeten.

Skyddsobjekt

Skyddsobjekt i närheten av arbetsområdet för Liseberg är främst förbipasserande människor och även Lisebergs nöjespark skulle kunna komma att påverkas vid ogynnsamma förhållanden.

Specifika åtgärder

Arbetsområdena är till stor del inhägnade med ogenomsläppligt plank.

I delen av arbetsområdet som är på Lisebergs område saknas utrymme för hjultvätt, vilket kompenseras med extra renhållning. Ytor vid utfarterna är asfalterade för att reducera dammspridningen.

Specifik uppföljning

Det finns en mängd flaggor runt Liseberg, därför bedöms inga vindstrutar vara nödvändiga vid arbetsplatsen. Uppföljningen genom daglig kontroll bedöms inte krävas i detta skede utan uppföljning sker genom veckovis bedömning av risk för dammande arbeten.

5. Rapportering

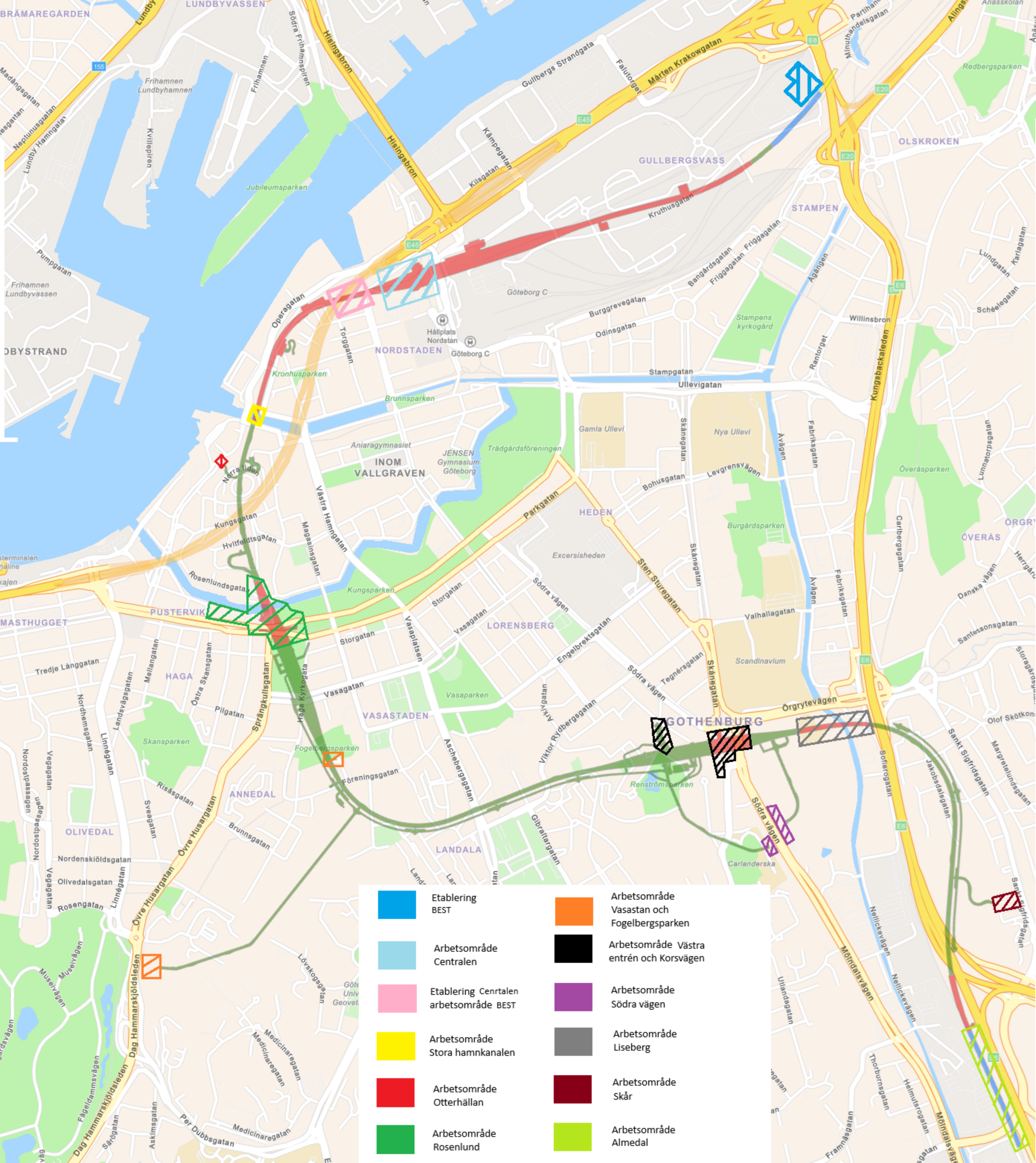
Avvikelse avseende damning som anses utgöra avvikelse mot meddelat tillstånd eller på annat sätt utgöra händelse som är underrättelsepliktig enligt 6 § i Förordning (1998:901) om verksamhetsutövaras egenkontroll kommer meddelas tillsynsmyndigheten så snart de inträffar. Vad som anses utgöra en avvikelse definieras i fastställt Kontrollprogram buller, vibrationer och luftkvalitet för projekten.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se



	Etablering BEST		Arbetsområde Vasastan och Fogelbergsparken
	Arbetsområde Centralen		Arbetsområde Västra entrén och Korsvägen
	Etablering Centralen arbetsområde BEST		Arbetsområde Södra vägen
	Arbetsområde Stora hamnkanalen		Arbetsområde Liseberg
	Arbetsområde Otterhällan		Arbetsområde Skår
	Arbetsområde Rosenlund		Arbetsområde Almedal

Checklista damningskontroll och damningsåtgärder

Datum och klockslag:

Entreprenad:

Delområde av arbetsplats:

Kontrollpunkt:

Kontroll utförd av:

Bedömd vindstryka

Låg Medel Hög *(Från vindstrut om sådan finns)*

Vindriktning mot skyddsobjekt?

Ja Nej *(Från vindstrut om sådan finns)*

Om ja, ange skyddsobjekt:

--

Damning på arbetsplatsen?

Lite Medel Mycket

Dammar det utanför arbetsområdet?

Ja Nej

Nedan information ska fyllas i om vindriktning är mot skyddsobjekt och det dammar utanför arbetsområdet:

Vilka moment bedöms damma:

--

Väder/Vindförhållande enl. väderstation alt. metrologisk källa (ex. SMHI):

--

Vidtagna åtgärder:

--

Bifoga bilder vid behov

[Mottagare]

[Kopia till]

Följebrev version 2.0 av Program för damningsbekämpande åtgärder

Program för damningsbekämpande åtgärder har uppdaterats för att återspegla situationen i projektet för närvarande. En större revidering planeras till första halvan av 2020.

Synpunkter från miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen i Göteborg lämnade synpunkter på version 1.0 av programmet att ta hänsyn till inför kommande uppdateringar. Hur synpunkterna har hanterats redovisas nedan.

Synpunkt från miljöförvaltningen avseende avsnitt 1. Inledning

Enligt villkoret "ska hänsyn tas till rådande vindsituation när dammande verksamhet ska genomföras". Hur detta förebyggande arbete med hänsyn rådande till vindsituation kommer att ske är inte transparent i dokumentet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket anser att det är beskrivet i den detaljnivå som det varit möjligt och relevant. Vi har nu beställt en utvärdering av arbetet hittills, utifrån denna utvärdering kan det komma bli möjligt att beskriva detta mer.

Synpunkt från miljöförvaltningen avseende avsnitt 4.1 och 4.2 – underrubriker skyddsobjekt

För delsträckorna finns angivna skyddsobjekt. Miljöförvaltningen anser att även områden där människor inte uppehåller sig längre tid kan vara värt att "skydda". Damning kan innebära en störning eller fara om det sker ut på närliggande cykelbana eller väg i övrigt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar denna bedömning och det är därför områdena är upptagna som skyddsobjekt. Tidsaspekten har sett som relevant i förhållande till risken (damningen blir en störning snarare än en långvarig exponering). Vi inser dock att det kan tolkas som att innebörden är att dessa skyddsobjekt inte blir viktiga, vilket inte var avsikten. Meningen stryks.

Synpunkt från miljöförvaltningen avseende avsnitt 4. Områdesbeskrivning

För vissa delsträckor är det oklart hur ni gjort bedömning kring vindstrutar och specifika åtgärder. I dokumentet står det bland annat "Det bedöms inte relevant att sätta upp vindstrutar för aktuell delsträcka" eller "Inga särskilda åtgärder utöver de som redovisas i avsnitt 2 bedöms som nödvändiga" men hur dessa bedömningar gjorts framgår inte för alla delsträckor (4.2, 4.12, 4.13). Era motiveringar till bedömning bör vara med. Detta ger bättre uppföljningsmöjligheter för om bedömningar är lämpliga och hur programmet fungerar.

Trafikverkets svar:

Förtydligt, de åtgärder som utförs inlagda och kompletterat med vindstrut.

Synpunkt från miljöförvaltningen avseende avsnitt 5.1 Löpande rapportering av kontroller och åtgärder

Det bör förtydligas vad en avvikelse kan vara. Är det till exempel en avvikelse från programmet eller är det ett klagomål?

Trafikverkets svar:

Vi har valt att definiera alla avvikelser i kontrollprogrammen för att inte få otydligheter med olika information i olika handlingar. Avsnittet kompletteras med en hänvisning till kontrollprogrammet.

Synpunkt från miljöförvaltningen avseende Checklista damningskontroll

Checklistan är bifogad som exempel. Den baseras dock på vindstyrka enligt vindstrut vilket ni för delar av projektet inte ska sätta upp och därmed behöver ni bestämma hur ni enkelt på plats ska kunna bedöma vindstyrka om det inte finns tillgång till meteorologisk information för alla platser.

Trafikverkets svar:

När ingen vindstrut finns utgår vi från väderprognos.

Ändringslogg

- Ändringar utifrån Miljöförvaltningens synpunkter.
- Avsnitt 4.3 reviderat utifrån faktiskt läge av vindstrut, den ena har flyttats till östra delen av området (se avsnitt 4.2).
- Avsnitt 4.4 om Göta tunneln utgår då dessa arbeten är avslutade (innebär att efterföljande avsnitt ändrar numrering).
- Avsnitt 4.5: Texter om Södra hamngatan utgår då arbetena är klara i detta område.
- Avsnitt 4.7: Texter om Haga station tillkommit.



- Avsnitt 4.9: Vindstrutars placering vid Korsvägen reviderade utifrån erfarenheter från arbetena som utförts.
- Avsnitt 4.12: Vindstrut sätts upp i arbetsområdet.
- Avsnitt 5.2: Tider m.m. för utvärdering reviderade.