

SAMRÅDSREDOGÖRELSE – Lärje uppställningsspår Göteborg Stad, Västra Götalands län

Järnvägsplan

Projektnummer: 166006

TRV 2020/50690

2020-10-29



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Karin Hasselborn Wenner, Sweco

Dokumentdatum: 2020-10-29

Dokumentnummer: 16606-00-075-101

Ärendenummer: TRV 2020/50690

Projektledare: Meysam Cordi, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsprocessen	5
2.1.	Samrådsrets	5
3	Samråd	7
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.1.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län	7
3.1.2.	Samråd med Göteborg Stad	7
3.1.3.	Samråd med tågoperatörer	8
3.1.4.	Samråd med övriga myndigheter och ledningsägare	9
3.1.5.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	10
3.1.6.	Övriga inkomna synpunkter	11
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	12
3.2.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län	12
3.2.2.	Samråd med Göteborg Stad	12
3.2.3.	Samråd med övriga myndigheter och ledningsägare	12
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	12

I projekt Lärje uppställningsspår har Trafikverket tagit fram ett samrådsunderlag för järnvägsplan. Denna samrådsredogörelse ingår som underlag till samrådsunderlaget.

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

1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för Lärje uppställningsspår har bedrivits, inkomna synpunkter från myndigheter, allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer samt hur synpunkterna behandlats av Trafikverket.

Samrådet är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen fram till kungörande och granskning av järnvägsplanen. Samrådsprocessen inleddes våren 2020 i samband med framtagandet av samrådsunderlaget.

Hittills har samrådsprocessen genomförts dels genom möten med Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Göteborg Stad och övriga myndigheter och organisationer, dels genom utskick till samrådskretsen. I september/oktober 2020 hade de möjlighet att lämna synpunkter på det samrådsunderlag som fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Trafikverket tog emot ett tjugotal yttranden och synpunkter. Samrådsredogörelsen har sedan uppdaterats inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Uppdaterad information och status kring projektet har funnits på projektets webbplats.

2 Samrådsprocessen

Samrådet är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen fram till kungörande och granskning av järnvägsplanen. Samrådsprocessen inleddes våren 2020 i samband med framtagandet av samrådsunderlaget.

En planläggningsbeskrivning tas fram och uppdateras löpande. I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd ska genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta. Planläggningsbeskrivningen för Lärje uppställningsspår har uppdaterats vid ett tillfälle: 2020-05-25 och finns tillgänglig på projektets webbplats.

2.1. Samrådskrets

Den som avser att bygga en järnväg ska under arbetet med att upprätta en järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken, ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet ha en utökad samrådskrets enligt miljöbalken. Samråd ska då även ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Då Trafikverket förmodar att detta kommer ske har en utökad samrådskrets tagits fram redan i initialt skede.

Projektets samrådskrets utgörs av följande:

Myndigheter, organisationer, föreningar

Fastighetskontoret (FK), Göteborg Stad
Friluftsförbundet Lärjedalen
lokalavdelning
Försvarsmakten
Göta Älv Fiskevårdsområde
Göteborgs ornitologiska förening (GOF)
Göteborgs stadsmuseum
Havs- och vattenmyndigheten
Higab
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Lärjeåns Fiskevårdsområde
Lödöse museum
Miljöförvaltningen, Göteborg Stad
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Naturskyddsföreningen

Naturvårdsverket
Park- och Naturförvaltningen (PoNF),
Göteborg Stad
Riksantikvarieämbetet (RAÄ)
Räddningstjänsten Storgöteborg
Sportfiskarna i Väst
Stadsbyggnadskontoret (SBK), Göteborg
Stad
Statens Geologiska Undersökning (SGU)
Statens Geotekniska institut (SGI)
Svenska meteorologiska och hydrologiska
institut (SMHI)
Trafikkontoret (TK), Göteborg Stad
Västfastigheter
Västra Götalandsregionen (VGR)

Ledningsägare

Göteborg energi El (GENAB)
Göteborg energi Gas (GEGAB)
Göteborg energi Opto/Fiber (Gothnet)
IP Only
Kretslopp och Vatten (KoV), Göteborg
Stad
Skanova
Tele 2
Telenor
Vattenfall

Tågoperatörer

MTR
SJ AB
SJ Götalandståg
Västtrafik
Öresundståg

**Enskilda som kan bli särskilt
berörda****Allmänhet**

3 Samråd

Samråd med myndigheter och fastighetsägare har pågått under maj 2020 – oktober 2020. I denna samrådsredogörelse har synpunkter tagits med som diariet förts senast 2020-10-23.

Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd i järnvägsplaneskedet återfinns under diarienummer TRV 2020/14952.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

I tidigt skede från juni 2019 till april 2020 har ett totalt ett tiotal informationsmöten hållits med Länsstyrelsen, Fastighetskontoret, Kretslopp och Vatten och Västfastigheter. Mötenas syfte har varit att informera om projektet och dess tidplan, inleda diskussioner kring detaljplanerjusteringar och samverkansavtal, samt diskutera samordning av projekt med KoV.

Den 16 september 2020 skickades information ut till samrådsgruppen att samrådsunderlaget fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Eventuella synpunkter önskades senast 9 oktober 2020. Trafikverket tog emot ett tjugotal synpunkter som redovisas under respektive underrubrik nedan.

3.1.1. Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Ett inledande samråd hölls med Länsstyrelsen och Göteborg Stad 2020-05-28. Syftet med mötet var att informera parterna om projekt Lärje Uppställningsspår, dess bakgrund och syfte, informera om nuvarande förhållanden, påverkan och effekter samt fortsatt arbete. På mötet framkom att Länsstyrelsen önskar ett tydligt underlag på val av lokalisering. Länsstyrelsen önskar även att en arkeologisk utredning ska göras.

I oktober skickade länsstyrelsen ett mail med synpunkter rörande bland annat passage över Natura 2000-området och önskemål om delar kopplade till lokaliseringalternativen.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar till sig synpunkterna och lyfter detta på ett planerat möte med Länsstyrelsen.

3.1.2. Samråd med Göteborg Stad

Ett inledande samråd hölls med Länsstyrelsen och Göteborg Stad 2020-05-28. Se kapitel 3.1.1.

Miljöförvaltningen poängterade vikten av att minimera intrånget i de värdefulla naturmiljöerna, särskilt området i anslutning till Lärjeån, samt de skyddsvärda träd som identifierats. De poängterade även vikten av att tidigt planera för behov av ytor för dagvattenrening och skyddsåtgärder för spill/olyckor. I det arbetet behöver hänsyn tas till närheten till både dricksvattentäkt och Lärjeån. Miljöförvaltningen önskade även att fördjupade provtagningar genomförs i anslutning till deponin i områdets södra del.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta planarbetet. Fördjupade provtagningar kommer att utföras.

Park- och naturförvaltningen poängterade att det är av största vikt att skydda Lärjeån och de naturvärden som finns norr om planområdet, dessa får ej påverkas under någon fas

av arbetet. När ytan exploateras är det viktigt att den i möjligaste mån bevaras grön. Vid val av infart och angöringsvägar till området ska kultur- och naturvärden i norr beaktas och om möjligt annan angöringsväg väljas.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar till sig synpunkterna som ett underlag i det fortsatta planarbetet.

Stadsbyggnadskontoret (SBK) ansåg att samrådsunderlaget var väl genomarbetat och utgör ett gott underlag för kommande beslut om projektet innebär en betydande miljöpåverkan. SBK ansåg att det är viktigt att Trafikverket samordnar sitt arbete med skydda sina anläggningar med stadens arbete, kopplat till eventuellt behov av högvattensskydd. SBK har påbörjat ett planarbete och bifogade ett antal villkor för planläggningen, bland annat att en förutsättning är att planen inte får förhindra eller försvåra en framtida älvförbindelse. När det gäller anslutning till området från allmän gata har SBK önskemål att det sker via planskild passage över/under spårvägen öster om den planerade anläggningen. En tillfart västerifrån via E45 skulle innebära att fordon från befintligt vattenverk skulle behöva köra en omväg på cirka 5 km för att nå de planerade nya anläggningarna och tillfart från norr skulle innebära omfattande ingrepp i kulturmiljön Lärjeholm och i naturmiljön Lärjeåns dalgång. SBK bedömde det som mycket viktigt för projektets tidplan att Trafikverket och Kretslopp och vatten samverkar vid upphandling av alla aktuella utredningar. SBK lämnades dessutom synpunkter på att vissa uppgifter i samrådsunderlaget skulle justeras.

Trafikverkets svar: Trafikverket håller med om att samordning med Kretslopp och vatten är av stor vikt och kommer i det fortsatta projekteringsarbetet se över ev behov av högvattenskydd. De kommer även ta hänsyn till SBKs villkor för planläggningen.

Trafikverket tar till sig SBKs önskemål om alternativ anslutningsväg till anläggningen som en parameter i det fortsatta utredningsarbetet. Trafikverket justerar samrådsunderlaget enligt SBKs önskemål. Fråga om detaljplan regleras i samverkansavtal mellan Göteborg Stad och Trafikverket.

Trafikkontoret valde att inte lämna något eget yttrande, utan meddelade att de står bakom Stadsbyggnadskontorets remissvar.

3.1.3. Samråd med tågoperatörer

2020-02-06 presenterades projektet för SJ.

SJ AB tryckte på vikten av att den korsande tågvägen till och från uppställningsspåren från mittspåret i Göteborg-Marieholm över nedspåret görs så kort som möjligt och att fordonsrörelserna in mot uppställningsspåren kan ske utan tidskrävande "krypkörning" mot slutet av förflyttningen.

Trafikverkets svar: Spår- och signalanläggning har dimensionerats för att Norge-/Vänerbanan ska påverkas så lite som möjligt.

Västtrafik var positivt inställda till projektet, då spåren är viktiga för att Västtrafik ska kunna utöka tågresandet i Västsverige. Dessutom lämnades ett antal synpunkter i samråd med **SJ Götalandståg** och **Sodexo**: Spåren behöver utrustas med tågvarmepost. Mellan spåren behöver det finnas grusade gångar för städ och tågpersonal. Infartsväxlar från Norge-/Vänerbanan behöver finnas både norrifrån och söderifrån. Uppställningsspåren behöver vara raka för att underlätta ihopkoppling och isärkoppling av tåg. Området behöver vara väl upplyst och även väl skyltat hur man tar sig till området för att t.ex. underlätta

taxiresor till området. Det är önskvärt att det även finns några parkeringsplatser på området för tågpersonal. Resor till och från området kommer troligtvis främst att ske med bil och taxi. Det är inte aktuellt med en ny spårvagnshållplats i närheten av området.

Trafikverkets svar: Trafikverket kan redan nu meddela att infartsväxlar planeras både norrifrån och söderifrån, uppställningsspåren kommer ha rakspår utrustas med belysning och tågvarmepost och parkeringsplatser kommer anläggas. Övriga synpunkter tar Trafikverket med sig som ett underlag i det fortsatta planarbetet.

3.1.4. Samråd med övriga myndigheter och ledningsägare

2020-03-20 hölls ett första möte med Räddningstjänsten där behov framkomlighet och brandposter diskuterades.

2020-05-11 hölls en diskussion med Trafikkontoret angående möjliga infartsvägar till området. 2020-05-27 hölls motsvarande diskussion med Kretslopp och Vatten.

2020-06-17 och 2020-09-08 hölls möte med Kretslopp och vatten. På mötena diskuterades befintliga ledningars påverkan av den nya anläggningen och behov av eventuella ledningsomläggningar.

Kretslopp och Vatten (KoV) påpekade att avfallshanteringen måste utredas i järnvägsplaneskedet. De noterade att eventuella risker för påverkan på Göta älv som råvattentäkt och intaget kommer utredas i det fortsatta arbetet och medverkar gärna i detta arbete och vill ta del av resultaten. De uppmärksammade även att Alelyckans vattenverk saknas som uppräknat riksintresse för vattenförsörjning i Samrådsunderlaget. Då planområdet ligger nära skyddsområde för vattentäkt är viktigt att råvattnet skyddas faktorer som kan påverka vattenkvaliteten negativt. Speciella regler och skyddsföreskrifter gäller som ska beaktas.

Arbeten som riskerar att påverka den berganläggning som finns i närheten av planområdet ska utföras så att skador ej uppkommer. Förbesiktning av berganläggning och dess installationer ska utföras.

Projektet kommer innebära en stor påverkan på befintliga ledningar i området. Det är av stor vikt att det samarbetet som påbörjats mellan KoV och Trafikverket fortsätter. KoV behöver medverka i samtliga processer som rör deras ledningar och anläggningar för att tillse att kvalitet och funktion upprätthålls. Ett ledningsomläggningsavtal behöver upprättas för att säkerställa vad som gäller.

KoV delgav ett antal krav vid utformning av nytt avloppsnät. De ville även få förtydligat omfattning på den beskrivna fekalieanläggningen, samt om Trafikverket kommer ha behov av brandvatten i området.

KoV önskade att få ta del av fortsatta arbetet kring Trafikverkets dagvattenhantering och skyfallshantering och de ställde i yttrandet ett antal frågor som de önskar få svar på där. De trycker även på att Trafikverket behöver beakta risker kopplade till höga vattennivåer i hav och vattendrag, samt nämnde krav kopplade till detta.

KoV påpekade att ifall befintlig infart via Lärjeholm ska användas som anslutningsväg behöver KoV behov av att den säkras med servitutsavtal. Dessutom lämnade de önskemål om hur finansieringen ska delas mellan parterna.

Slutligen påpekades 3 mindre sakfel i samrådsunderlaget.

Trafikverkets svar: Trafikverket uppskattar att Kretslopp och Vatten vill vara delaktiga i projektets framskridande och som en grund för det samarbetet finns det samverkansavtal som är upprättat mellan Fastighetskontoret, KoV och Trafikverket och som även reglerar finansieringen. Så småningom kommer dessutom genomförandeavtal att upprättas för

specifika områden. De synpunkter KoV lämnat kommer användas som underlag i det fortsatta planarbetet. Samrådsunderlaget justeras enligt KoVs önskemål.

Naturvårdsverket delade Trafikverkets bedömning om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att ett alternativ som inte påverkar Natura 2000-området ska ingå i som ett utredningsalternativ.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för synpunkten. Alternativ som inte påverkar Natura 2000-området kommer ingå i miljökonsekvensbeskrivningen.

Räddningstjänstens tillgänglighet till området är idag begränsad och de var positiva till förslag på förbättringar som innefattar ny avfart från E45, då bron över Lärjeån har oklar bärighet för tunga fordon. Dessutom påpekades att adekvat tillgång till brandvatten via brandpostsystem bör säkerställas till idrifttagandet.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar till sig synpunkterna som ett underlag i det fortsatta planarbetet.

SGI påpekade vikten av att klarlägga om det finns förutsättningar för bakåtgripande skred från Lärjeån och Göta älv, som kan påverka planområdets stabilitet. De välkomnade att frågorna om omgivningspåverkan från dels eventuell grundvattensänkning, dels vibrationer utreds vidare.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta planarbetet.

SGU hade inga platsspecifika synpunkter, men påpekade generellt att projektet ska ta hänsyn till markens förutsättningar vid projekteringen för att skapa en hållbar anläggning ur miljö och kostnadssynpunkt och att undvika användningen av naturgrus.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta planarbetet.

Västra Götalandsregionen bekräftade ett ökat behov av uppställningsspår i länet. De önskade att Trafikverket särskilt beaktar Västrafiks svar på remissen och kunskap om uppställningsbehov i länet.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta planarbetet.

Ledningsägarna **Vattenfall, Tele 2, Skanova och Göteborg Energi** lämnade huvudsakligen information om sina anläggningar och bestämmelser kopplade till dem, vilket Trafikverket hanterar inom ramen för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen.

3.1.5. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda
Inga synpunkter inkom från enskilda som kan bli särskilt berörda.

3.1.6. Övriga inkomna synpunkter

Lärjeholms odlarförening hade synpunkter på att området innehåller känslig våtmark och ett rikt djurliv. Området har även haft en stor social betydelse då det använts för odlingslotter och där skapat en stark social gemenskap även mellan folk från olika länder. Lärjeholms odlarförening hade ett önskemål om att det görs en kulturhistorisk rapport över området. De undrade även vad som gäller avseende de växthus och förråd som övergivits, samt varför Fastighetskontoret hävdar att de behöver markåtkomst redan 2021-01-01 när byggstarten är planerad till 2024.

Trafikverkets svar: Att området innehåller en del våtmark och djurliv har Trafikverket vetskap om. Bland annat har en naturvärdesinventering och groddjursinventering genomförts och en inledande kulturarvsanalys ingår som en del i samrådsunderlaget. En fördjupad kulturarvsanalys och en kompletterande naturvärdesinventering kommer även att genomföras i det fortsatta arbetet. Miljökonsekvenserna kommer att beskrivas i järnvägsplanen i en miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning (beroende på om länsstyrelsen anser att projektet utgör betydande miljöpåverkan eller ej). Genom god kännedom ökar även möjligheterna att begränsa miljöpåverkan.

När det gäller odlingslotternas uppsägning så är det Göteborg Stad som äger marken och ansvarar för uppsägningen och dialog kring detta får tas med dem. Trafikverket kan dock meddela att det en nödvändighet att detaljplanen ändras innan järnvägsplanen kan fastställas, vilket ger Trafikverket rätt att börja bygga. För att denna process skall kunna genomföras behöver arrendatorer vara avflyttade i god tid, annars kan detaljplaneförändring inte ske. Det är därför en nödvändighet att utflyttning sker redan årsskiftet 2020/2021, trots att Trafikverkets byggnation planeras till 2024.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

- 3.2.1. Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län
- 3.2.2. Samråd med Göteborg Stad
- 3.2.3. Samråd med övriga myndigheter och ledningsägare
- 3.2.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda
- 3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se