



Mottagare, se nedan

Staten genom Trafikverket ./ Byggnadsbolaget Curt Lundahl & Co AB m.fl.
angående **ansökan om tillstånd för anläggandet av Västlänken och Olskroken**
planskildhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner

Mark- och miljööverdomstolen har meddelat prövningstillstånd i ovanstående mål såvitt avser fråga om villkor 10, se tidigare översänt beslut, aktbilaga 136.
Trafikverkets överklagandet i målet översänds, aktbilaga 1.

Ni föreläggs att till Mark- och miljööverdomstolen svara på överklagandet. Av svaret ska framgå om ni medger eller motsätter er klagandes yrkande om ändring. Om ni motsätter överklagandet ska ni ange skälen för detta och de eventuella bevis ni vill åberopa.
Information om bevisning, se under upplysningar.

Ni ska senast den **8 juni 2018** komma in med ett skriftligt yttrande över överklagandet.
Yttrandet ska lämnas till Mark- och miljööverdomstolen.

Ger ni inte in något svar inom den angivna tiden kan målet ändå komma att avgöras i befintligt skick.

Mark- och miljööverdomstolen tar gärna emot inlagor som inte är alltför omfattande via e-post. Om en handling skickas via e-post ska den inte samtidigt skickas på annat sätt. Använd vår e-postadress svea.avd6@dom.se och ange målnummer.

Camilla Norberg
Telefon 08-561 675 50

Bifogade aktbilagor: 1

Mottagare

Byggnadsbolaget Curt Lundahl & Co AB, Stigbergsliden 5, 414 63 Göteborg

Dok.Id 1417836

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50 E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00–16:30

Johan Cederblad, Advokatfirman Vinge KB, Box 1703, 111 87 Stockholm
Silvia Dahlberg, Advokatfirman Vinge Box 11025, 404 21 Göteborg
Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarb, c/o Sven Simonson, Pejlingsgatan 30, 426 76
Västra Frölunda
Jorunn Göransson, Mark- & Miljörättsbyrån i Sverige Kungsgatan 56, 411 08 Göteborg
Göteborgs kommun, 404 82 Göteborg
Giedre Jirvell, Mark- & miljörättsbyrån i Sverige A Kungsgatan 56, 411 08 Göteborg
Liselott Kristofferson, Fastighetsägarna Service Stockholm Box 12871, 112 98 Stockholm
Rudolf Laurin, Wistrand Advokatbyrå, Box 11920, 404 39 Göteborg
Madeleine Lilliehöök Althin, Advokatfirman Lilliehöök AB, Bredgatan 4, 222 21 Lund
Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 403 40 Göteborg
Rebecka Maltenius, Advokatfirman Vinge KB, Box 11025, 404 21 Göteborg
Miljö- och klimatnämnden i Göteborgs Stad, Miljöförvaltningen Box 7012, 402 31
Göteborg
Mölnadal Stad, 431 82 Mölndal
Svenska Mässan Hotellfastigheter AB, Att: Carin Kindbom, 412 94 Göteborg
Svenska Mässans Gata AB, 412 94 Göteborg
Svenska Mässan Stiftelse, Att: Carin Kindbom, 412 94 Göteborg
Erika Tilly, Wistrand Advokatbyrå Box 11920, 404 39 Göteborg

UPPLYSNINGAR

Bevisning i Mark- och miljööverdomstolen

Ni ska tydligt tala om för Mark- och miljööverdomstolen vad Ni vill styrka (bevisa) med varje bevis som Ni åberopar.

Ni ska också meddela Mark- och miljööverdomstolen om Ni vill

- att personer som hördes i mark- och miljödomstolen ska höras på nytt i Mark- och miljööverdomstolen, eller
- att Mark- och miljööverdomstolen lyssnar på bandet som spelades in i mark- och miljödomstolen, eller
- att Mark- och miljööverdomstolen läser upp ur mark- och miljödomstolens dom vad personen berättade där.

Om Ni vill att personer ska höras på nytt, ska Ni tala om skälen för detta.

+Om Ni vill åberopa helt nya bevis, måste Ni tala om varför Ni inte åberopade dessa redan i mark- och miljödomstolen.

De personer som hördes i mark- och miljödomstolen behöver höras på nytt i Mark- och miljööverdomstolen bara om Mark- och miljööverdomstolen finner att det är av betydelse för utredningen att de hörs på nytt i Mark- och miljööverdomstolen. Förnyade förhör ska hållas bara om det finns ett verkligt behov av det, t.ex. om Mark- och miljööverdomstolen behöver ställa kompletterande frågor eller om det är av betydelse för att bedöma tilltron hos dem som hörs.

Det är Mark- och miljööverdomstolen som bestämmer om förnyade förhör ska hållas i Mark- och miljööverdomstolen. För att kunna göra denna bedömning behöver Mark- och miljööverdomstolen veta parternas uppfattning i frågan.

Ärendenummer
TRV 2016/3151

Dokumentdatum
2018-02-20



TRAFIKVERKET

Till

Mark- och miljööverdomstolen
Svea hovrätt

SVEA HOVRÄTT
Rotel 0603

INKOM: 2018-02-23
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 1

Vänersborgs tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
mmd.vanersborg@dom.se

SVEA HOVRÄTT

Ink. 2018-02-23
Målnr. M 1808-18
Aktbilaga 1

Överklagandet inkommet
inom rätt tid/ *nu*

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2018-02-20

Akt. M 638-16

Aktbil. —

Överklagande i mål M 638-16

Klagande

Staten
genom Trafikverket, 202100-6297
781 89 Borlänge

Ombud: Verksjurist Ulf Edling

Trafikverket

Tel: 070-2109359

E-post: ulf.edling@trafikverket.se

Advokat Magnus Fröberg

Fröberg & Lundholm Advokatbyrå

070-5088988

magnus.froberg@froberg-lundholm.se

Saken

Tillståndsprövning enligt miljöbalken för anläggandet av Västlänken och Olskroken plan-skildhet (projekten) inom Göteborg och Mölndal stad; nu fråga om utformning av bullervillkor och verkställighet.

Överklagad dom

Mark- och miljödomstolens dom den 31 januari 2018 i mål M 638-16.

Med stöd av bifogade fullmakter får vi i egenskap av ombud för Trafikverket överklaga mark- och miljödomstolens dom och framställa nedanstående yrkanden.

1 Yrkanden

Trafikverket yrkar att det i slutet av villkor 10 görs följande tillägg:

Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.

Trafikverket yrkar vidare att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, förordnar att domen får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

Trafikverket yrkar avslutningsvis att Mark- och miljööverdomstolen, så snart som eventuella överklaganden har kommit in i målet, meddelar partiellt prövningstillstånd gällande Trafikverkets överklagande och därefter interimistiskt förordnar att mark- och miljödomstolens dom får tas i anspråk till dess att Mark- och miljööverdomstolen har meddelat dom.

2 Grunder

Det måste finnas möjlighet att avvika från bullervillkoren i vissa undantagsfall när det finns särskilda skäl, om tillsynsmyndigheten medger detta. I dessa fall kommer de som riskerar att störas att erbjudas ersättningsbostad enligt villkor 1.1. Kravet att inte kunna få undantag är orimligt jämligt 2 kap. 7 § miljöbalken.

Tillåtlighetsfrågan är avgjort genom lagakraftvunnet tillåtlighetsbeslut av regeringen såvitt avser projekt Västlänken och Olskroken planskildhet. Tillåtligheten för vattenverksamheten är även avgjord jämligt 11 kap. 23 § miljöbalken genom lagakraftvunna järnvägsplaner för Västlänken respektive Olskroken planskildhet.

Det är inte motiverat att avslå yrkandet om omedelbar verkställighet mot bakgrund av att domen är villkorad med hänsyn till detaljplanerna. Eftersom tillståndet ändå inte kan tas i anspråk förrän respektive detaljplan har vunnit laga kraft saknades det skäl att avslå yrkandet om omedelbar verkställighet på den grunden.

För det fall det inte meddelas prövningstillstånd i målet kan ett senare överklagande till Högsta domstolen (med yrkande om prövningstillstånd) ytterligare fördröja tillståndets verkställighet om inte tillståndet vid denna tidpunkt har förenats med ett verkställighetsförordnande.

3 Utveckling av talan

3.1 Bakgrund

Tillståndet innefattar projektet Västlänken och projektet Olskroken planskildhet.

Västlänken är en cirka åtta kilometer lång järnvägssträcka under Göteborg varav drygt sex kilometer går i tunnel. Västlänken inkluderar även tre underjordiska stationer vid Göteborgs central, Haga och Korsvägen.

Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet och framkomligheten så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Västlänken är i första hand avsedd för regionala persontransporter men genom att delar av nuvarande banor och säckbangård avlastas ökar kapaciteten i hela järnvägssystemet. Projektet ökar tillgängligheten och sprider resenärerna till nya målpunkter i centrala staden och skapar därmed förutsättningar för en ny och hållbar stadsutveckling. Västlänken innebär att 100 000 boende och 130 000 arbetande kommer att få gång- och cykelavstånd till pendeltåg inom centrala Göteborg.

I öst ansluter Västlänken till *Olskroken planskildhet* som innebär en ombyggnad till fullständig planskildhet av knutpunkten mellan bland annat Bohusbanan, Norge-/Vänerbanan och Västra Stambanan. Denna järnvägsnod är en av landets mest intensiva knutpunkter för järnvägstrafik.

Syftet med Olskroken planskildhet är att öka järnvägens kapacitet och framkomlighet samt öka driftsäkerheten i hela Västsveriges järnvägssystem.

När Västlänken och Olskroken planskildhet är i drift kommer dessa att bidra till de nationella miljömålen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö genom att

fler kan åka kollektivt istället för med bil samtidigt som Göteborg får möjlighet att utvecklas för framtiden.

Västlänken har planerats och utretts sedan 2001 med både idéstudie/förstudie och järnvägsutredning. Finansieringen för Västlänken blev klar 2010 genom regeringens nationella plan för transportsystemet 2010-2021 samt genom det Västsvenska paketet. Finansieringen för Olskroken planskildhet blev klar under 2014.

Regeringen beslutade den 26 juni 2014 att utbyggnaden av Västlänken i Göteborgs kommun skulle prövas enligt 17 kap. miljöbalken samt beslutade att tillåta att Västlänken byggs i Göteborgs kommun. Enligt regeringsbeslutet ska utbyggnaden ske enligt alternativet Haga – Korsvägen via Älvstranden inom den korridor som redovisas på karta benämnd *Västlänken – en tågtunnel under Göteborg, utbyggnadskorridor, november 2012, uppdatering juni 2013* och utbyggnaden ska ske med de tunnellägen som Trafikverket hade redovisat i sin ansökan till regeringen. Beslutet bifogas i bilaga 41. Vid tidpunkten för regeringens beslut ingick projektet Olskroken planskildhet som en del av projekt Västlänken. Det framgår av regeringens beslut i de delar som har markerats med gult.

Regeringen föreskrev sex stycken tillåtlighetsvillkor.

Trafikverket fastställde järnvägsplaner för Västlänken respektive Olskroken planskildhet den 28 april 2016 respektive den 16 juni 2016. Regeringen avslog överklaganden över fastställandebesluten i beslut den 22 juni 2017. Järnvägsplanerna för projekten har således vunnit laga kraft.

Kommunfullmäktige i Göteborgs kommun beslutade den 28 januari 2016 att anta detaljplan för järnvägstunneln Västlänken. Länsstyrelsen i Västra Götalands län avslog överklaganden över fastställelsebeslutet den 21 december 2016. Länsstyrelsens beslut överklagades till Mark- och miljödomstolen i Vänersborg som avslog överklagandena genom dom den 14 november 2017 i mål P 409-17. Mark- och miljödomstolens dom är överklagat till Mark- och miljööverdomstolen som ännu inte har tagit ställning i frågan om prövningstillstånd.

Detaljplan för Olskroken planskildhet beräknas enligt Trafikverket och Göteborgs kommun att antas av kommunfullmäktige i Göteborgs kommun under mars 2018 och ska kunna vinna laga kraft inom en snar framtid därefter.

Projekt Västlänken och projekt Olskroken planskildhet kan genomföras var för sig.

3.2 Mark- och miljödomstolens dom

Trafikverket lämnade in ansökan om tillstånd till mark- och miljödomstolen den 10 februari 2016.

Utredningen i målet är mycket omfattande och det har inkommit ett mycket stort antal synpunkter under prövningen som utförligt har bemöts av Trafikverket.

Mark- och miljödomstolen har hållit huvudförhandling i målet.

Mark- och miljödomstolens dom är omfattande, välskriven och riktig, utom såvitt avser frågan om undantag för bullrande verksamhet vid särskilda skäl och i frågan verkställighet. Villkoren för grundvattenvillkor har skärpts i förhållande till Trafikverkets förslag. Trafikverket har accepterat dessa skärpningar.

3.3 Skäl för justerat bullervillkor

Trafikverket har yrkat att det ska finnas möjlighet att avvika från bullervillkoret om det finns särskilda skäl och efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Sådana särskilda skäl skulle



kunna vara att det visar sig att det i ett enskilt fall inte är tekniskt möjligt att innehålla de angivna bullernivåerna eller att det väsentligt skulle försena projektet om arbetena inte kan utföras helg-, kvälls- eller nattetid. Det kan framförallt uppkomma ett sådant behov inom ramen projektet Olskroken planskildhet, där vissa spårarbeten inte kan utföras på dagtid vardagar på grund av tågtrafiken. Om inte denna undantagsmöjlighet är tillgänglig kan det medföra betydande kostnader och störningar för tågtrafiken och i sin tur för framkomligheten för resenärer. Det finns stora samhällsekonomiska fördelar och miljönytta med att kunna bedriva vissa arbeten i spårmiljö helg-, kvälls- eller nattetid, då det begränsar tågavstängningarna. Tågavstängningar medför kostnader för samhället och innebär tidsförluster för ett stort antal resande. Dessutom uppstår kostnader och tidsförlängningar för transporter av gods.

Periodvis sker redan idag motsvarande underhållsarbeten nattetid. Dessa regleras idag genom tillsyn. Det förefaller märkligt att motsvarande arbeten inte skulle kunna ske undantagsvis i framtiden inom ramen för tillståndet.

Under förutsättning att det är tekniskt omöjligt att förhindra det luftburna bullret måste det finnas en möjlighet att i undantagsfall utföra arbeten helg-, kvälls- eller nattetid. De boende som berörs kommer i sådana fall att erbjudas ersättningsbostad under den tid som bullrande arbeten pågår.

Tillsynsmyndigheten kommer att ha kontroll över att undantagsmöjligheten begränsas till de fall där det finns särskilda skäl (såsom att det saknas tekniska möjligheter att nå nivåerna och det med hänsyn till konsekvenserna för tågtrafiken framstår som rimligt att vissa arbeten i undantagsfall kan ske helg-, kvälls- eller nattetid).

Trafikverkets villkorsutformning i denna del har inte ifrågasatts av kommun, länsstyrelse eller annan part. Villkorsutformningen utgör fast praxis.¹

3.4 Skäl för verkställighetsförordnande och interimistiskt beslut om omedelbar verkställighet

3.4.1 Utgångspunkter för verkställighet

En dom blir normalt inte gällande förrän den vinner laga kraft. Med stöd av 22 kap. 28 § miljöbalken får domstolen dock förordna att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft (s.k. verkställighetsförordnande). Det är fast praxis att meddela verkställighetsförordnande i infrastrukturprojekt där tillåtligheten är avgjord.² Det gäller även i de fall tillståndet har varit villkorad av att detaljplanen vinner laga kraft och när tillåtligheten har ifrågasatts i högre instans.³

Som villkor för verkställighet ska enligt 22 kap. 28 § miljöbalken föreskrivas att sökanden ska ställa säkerhet enligt 2 kap. 25 § utsökningsbalken för den ersättning som för en vattenverksamhet kan komma att utgå om domstolens dom ändras. Någon skada förväntas inte

¹ Se exempelvis Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolens deldom 2014-02-13 i mål M 1425-12, Mark- och miljööverdomstolens dom 2015-01-21 i mål M 2008-14 (Slussen). Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolens deldom 2015-10-07 i mål M 3587-14, Mark- och miljödomstolens dom 2016-12-16 i mål M 9369-15 (nedsänkning av E45).

² Se exempelvis Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolens deldom 2014-12-17 i mål nr M 3346-11 och Mark- och miljööverdomstolen dom 2015-12-04 i mål M 11838-14 (Förbifarten). Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolens deldom 2015-10-07 i mål M 3587-14, och Mark- och miljööverdomstolens dom 2016-12-16 i mål M 9369-15 (nedgrävning av E45).

³ Vänersborg tingsrätt, mark- och miljödomstolens deldom 2014-09-15 i mål M 2557-13 och Mark- och miljööverdomstolens dom 2016-05-04 i mål M 8936-14 (ny Göta Älvs bro).



uppkomma till följd av vattenverksamheten och staten är inte heller skyldig att ställa säkerhet enligt 2 kap. 27 § utsökningsbalken.⁴

3.4.2 Tillåtlighetsbeslut för Västlänken och Olskroken planskildhet

Regeringen har genom regeringsbeslut den 26 juni 2014 beslutat att Västlänken är tillåtlig. Beslutet har vunnit laga kraft (dnr: M2012/2992/Me). Detta beslut innefattade även Olskroken planskildhets tillåtlighet. Projekt Olskroken planskildhet utgjorde en del av Västlänken vid tillåtlighetsprövningen.

Skälet till att projektet delades i två projekt; projekt Västlänken och projekt Olskroken planskildhet, var att de fick olika finansiering.

Mark- och miljödomstolen anser att det inte är styrkt att regeringens tillåtlighetsbeslut innefattade Olskroken och pekar bl.a. på att kartmarkering i tillåtlighetsbeslutet inte innefattade den del som angränsar till Marieholmsförbindelsen (domen s. 236 n).

Regeringens tillåtlighetsbeslut omfattar Olskroken planskildhet. Det framgår av bilaga 41, se gulmarkerade områden och den till beslutet bifogade kartan. Det är riktigt att anslutning till Marieholmsförbindelsen saknas i kartan. Det beror på att den skulle ingå i projektet som gällde Marieholmsförbindelsen, men eftersom den närmare anslutningen inte var klar vid tidpunkten för beslut om Marieholmsförbindelsen gjordes senare ett tillägg till regeringens tillåtlighetsbeslut gällande Västlänken.

Tillägget med anslutning till Marieholmsförbindelsen gäller ett 80 meter långt spår samt två nya växlar. Det behandlades som en mindre avvikelse från den tillåtlighetsprövade korridoren. Länsstyrelsen beslutade att godta detta som en mindre avvikelse från tillåtlighetsprövad korridor den 18 december 2015 (benämnd Område 1), bilaga 42. Länsstyrelsens beslut har vunnit laga kraft.

Järnvägskorridoren för Västlänken och Olskroken planskildhet har i sin helhet tillåtlighetsprövats enligt miljöbalken.

Järnvägsplanerna för Västlänken och Olskroken planskildhet har vunnit laga kraft och därmed föreligger tillåtlighet även på denna grund enligt 11 kap. 23 § miljöbalken.

3.4.3 Behov av verkställighet

Projekten medför stor samhällsnytta. Ytterligare förseningar av projekten innebär dels att ovanstående kapacitetsökning försenas, dels stora samhälleliga kostnader till följd av att anläggningsarbetena inte kan påbörjas.

Projekten har en stor organisation. Planering och upphandlingar har skett utifrån förutsättningen att tillståndet skulle kunna tas i anspråk med stöd av ett verkställighetsförordnande.

Om projektens påbörjande fördröjs till följd av överklaganden medför det kostnader som i ett inledningsskede uppgår till ca 10 Mkr kr per vecka. Ju längre förseningen blir desto mer ökar kostnaden. Ett års förskjutning medför en ökad kostnad om ca 800 Mkr för samhället. Tidsmässigt ska projektet kunna färdigställas enligt tidigare plan om det inte blir väsentliga förseningar, men varje förlorad vecka innebär att flera arbetsmoment måste utföras mer koncentrerat i tid och dessutom parallellt, vilket ur planeringssynpunkt är negativt och skapar större risker för trafikstörningar i väg- och järnvägstrafik i samband med projektens utförande. Anmälan om avstängning av spår för arbeten med stabilisering och byggnation måste

⁴ Jfr även 16 kap. 3 § miljöbalken.

ske ett år innan arbetena utförs. En månads försening kan därmed innebära ett års förskjutning av planerade arbeten. Varje fördröjning av moment i den mycket välplanerade tidplanen riskerar att ge multipla effekter som sprider sig framåt i tidplanen.

Sammanfattningsvis är verksamhetens tillåtlighet avgjord. Det allmännas intresse av att kunna ta tillståndet i anspråk omedelbart måste anses väga tyngre än eventuella motstående intressen.

Det kan inte anses motiverat att avslå yrkandet om omedelbar verkställighet mot bakgrund av att domen är villkorad med hänsyn till detaljplanerna. Såsom följer av andra och tredje stycket i tillståndstexten (s. 2 i domen) får tillståndet ändå inte tas i anspråk förrän respektive detaljplan har vunnit laga kraft. Det saknades därför skäl att avslå yrkandet om omedelbar verkställighet på den grunden.

När detaljplanerna vunnit laga kraft, saknas skäl att inte godta verkställighet.

För det fall Mark- och miljööverdomstolen inte meddelar prövningstillstånd kan tillståndet inte tas i anspråk, eftersom det saknas ett verkställighetsförordnande. Om någon part däremot överklagar till Högsta domstolen kan denna part ytterligare fördröja ianspråktagandet av tillståndet. Trafikverket behöver därför yrka på att prövningstillstånd ska meddelas i denna fråga och att domen ska ändras i denna begränsade del.

Trafikverket har föreslagit en omfattande villkorskatalog för anläggandet av projektet. Med dessa skyddsåtgärder och försiktighetsmått och med de skärpningar av grundvattenvillkoren som Mark- och miljödomstolen har beslutat är risken för skador på människors hälsa, miljö och byggnader minimerad.

4 Skäl för prövningstillstånd

Mark- och miljödomstolens villkorsutformning av bullervillkoret är onödigt sträng och står inte i proportion till nyttan. Det har inte föreslagits av någon part och stämmer inte överens med gällande praxis.

Mark- och miljödomstolen har avslagit yrkanden om verkställighet mot bakgrund av att tillståndet är villkorat av att erforderliga detaljplaner antas och vinner laga kraft.

Tillståndets ianspråktagande har villkorats av att detaljplanerna vinner laga kraft. Tillståndet kan inte tas i anspråk förrän respektive detaljplan har laga kraft.

Mark- och miljödomstolens hantering av frågan om verkställighet stämmer inte överens med hur frågan har hanterats i andra liknande mål.⁵

Det finns således skäl att ändra domen.

Det går i vart fall inte utan en prövning att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till när det gäller verkställighetsförordnandet. Domstolens motivering är begränsad och det framgår inte varför avslag på verkställighetsförordnandet var motiverat när tillståndet ändå var villkorat av att detaljplanerna vann laga kraft.

Ett partiellt prövningstillstånd ska därför meddelas såvitt avser de frågor som Trafikverket har tagit upp i sitt överklagande.

⁵ Se refererade mål i fotnot 2 och 3.



5 Målets fortsatta handläggning

Trafikverket hemställer om en skyndsam handläggning. I målet i mark- och miljödomstolen har motparter beviljats mycket långa anstånd eller har kommit in med yttranden efter utsatt tid och har på så sätt fördröjt målets handläggning.

För det fall motparter överklagar domen hemställer Trafikverket att Mark- och miljööverdomstolen är mycket restriktiv med att bifalla yrkanden om anstånd.

När samtliga överklaganden har kommit in i målet bör Mark- och miljööverdomstolen snart pröva frågan om prövningstillstånd och därefter meddela ett partiellt prövningstillstånd i enlighet med Trafikverkets överklagande (49 kap. 14 a § rättegångsbalken, jämlikt 4 kap 1 § lagen om mark- och miljödomstolar).

Trafikverket hemställer att domstolen tar ställning till Trafikverkets interimistiska yrkande i samband med att domstolen tar ställning till frågan om prövningstillstånd.

Göteborg den 20 februari 2018

Magnus Fröberg

- Bilaga 41** Regeringens tillåtighetsbeslut 2014-06-26 med markeringar som visar att Olskroken ingick.
- Bilaga 42** Länsstyrelsen beslut 2015-12-18 om mindre avvikelser från tillåtighetsprövad korridor för järnvägsprojektet Olskroken planskildhet i Göteborgs stad, Västra Götalands län.



Miljödepartementet

Regeringsbeslut

I:6

2014-06-26

M2012/2992/Me

Trafikverket

781 89 BORLÄNGE



SVEA HOVRÄTT

Ink 2018-02-23

Målnr
Aktbilaga

Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av utbyggnad av Västlänken, Göteborgs kommun

1 bilaga

Regeringens beslut

Regeringen beslutar att planerad utbyggnad av Västlänken i Göteborgs kommun ska prövas enligt 17 kap. miljöbalken.

Regeringen tillåter att Västlänken byggs i Göteborgs kommun. Utbyggnaden ska ske enligt alternativet Haga-Korsvägen via Älvstranden inom den korridor som redovisas på karta benämnd Västlänken – en tågtunnel under Göteborg, utbyggnadskorridor, november 2012, uppdatering juni 2013, se bilagan. Utbyggnaden ska ske med de tunnellägen som Trafikverket redovisat i sin ansökan.

Tillåtligheten förfaller den 30 juni 2019 för den del av järnvägsprojektet som då inte omfattas av fastställd järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

Regeringen beslutar med stöd av 1 kap. 3 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken att Trafikverket till Länsstyrelsen i Västra Götalands län ska utge ersättning för länsstyrelsens kostnader avseende Västlänken. Ersättningen ska utgöras av dels ett engångsbelopp om 1 226 600 kronor för redan utfört arbete till och med 2012, dels högst 3,5 miljoner kronor per år i 2013 års prisnivå för upparbetade och redovisade kostnader från och med 2013 till och med den tidpunkt då järnvägsplanen lämnas in till Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprövning för fastställelseprövning.

För tillåtligheten ska följande villkor gälla.

1. 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.

2. Trafikverket ska, efter samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs kommun, upprätta en plan för transporter och omhändertagande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägen samt av det byggnadsmaterial som ska användas i projektet. Planen ska redovisas till länsstyrelsen och kommunen senast vid den tid – innan byggnadsarbetena påbörjas – som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.

3. Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta en plan som redovisar de åtgärder som ska vidtas för att så långt möjligt begränsa energianvändning samt utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar i samband med byggande och drift av Västlänken. Planen ska även redovisa de åtgärder som ska vidtas för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet inte överskrids. Planen ska hållas aktuell. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs kommun senast vid den tid – innan byggnadsarbetena påbörjas – som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.

4. Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, utarbeta riktlinjer för hur projektet ska utformas för att minimera risken för översvämningar. Detta arbete ska bedrivas utifrån en samlad bild av olika scenarier om framtida klimatförändringar och havsnivåhöjningar. Utredningar och bedömningar av erforderliga åtgärder ska ske kontinuerligt under projekteringen och uppdateras med hänsyn till den senaste kunskapen inom området. Tunnelns mynningar och stationer ska konstrueras så att vatten inte kan tränga in och fylla tunneln vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå.

5. Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta ett kontrollprogram och vidta skyddsåtgärder i den omfattning som krävs för att skydda ytvatten och grundvatten från föroreningar och minimera annan negativ påverkan.

6. Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter och innan järnvägsplan fastställs, utarbeta en plan för säkerheten i Västlänken. Den färdiga anläggningen under mark ska vara dimensionerad och utformad så att självutrymning möjliggörs i händelse av brand eller annan olycka.

Ärendet

Trafikverket har med eget yttrande den 12 november 2012 till regeringen överlämnat en järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning och övriga handlingar för tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av en utbyggnad av Västlänken i Göteborgs kommun. Trafikverket har

anfört bl.a. att Västlänken i första hand är avsedd för pendeltågstrafik. Västlänken omfattas därför inte av kravet på tillåtlighetsprövning, men med hänsyn till projektets omfattning, betydande inverkan på omgivningen och att det berör ett område av riksintresse för kulturmiljövården föreslår Trafikverket att regeringen prövar tillåtligheten av den planerade järnvägen. Tillåtlighet söks för järnvägsanläggningen enligt alternativet Haga–Korsvägen via Älvstranden samt stationernas plattformar, som kommer att byggas i tunnel. Yttre delar av räddningstunnlar och utgångar från de underjordiska stationerna kan komma att placeras delvis utanför korridoren och omfattas inte av ansökan om tillåtlighet.

Trafikverket har vidare anfört bl.a. följande. Göteborgs Central är navet i Västsveriges spårssystem och har länge varit maximalt utnyttjad. Kapacitetsbristen är mycket påtaglig och hindrar en angelägen utveckling av järnvägstrafiken. Störningar med stora förseningar för persontrafiken som följd är vanliga. Säckstationen, som tågen inte kan passera genom, begränsar kapaciteten. En förutsättning för att nyligen genomförda och planerade utbyggnader ska få avsedd effekt är att höja kapaciteten vid Göteborgs Central. Bättre tågförbindelser är en förutsättning för att nå regionens mål om att fördubbla antalet resor i kollektivtrafiken och begränsa ökningen av vägtrafiken och den påverkan på miljön som den medför. Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas.

Av handlingarna i ärendet framgår bl.a. att dåvarande Banverket ställde ut och remissbehandlade järnvägsutredningen inklusive miljökonsekvensbeskrivningen 2006. Därefter genomfördes en utredning om regionala utvecklingseffekter och 2007 beslutades att alternativ Haga–Korsvägen via Älvstranden ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Underlagsmaterialet har uppdaterats, kompletterats och remissbehandlats i två omgångar under 2012. En promemoria om kulturmiljö, samhällsekonomi och stadsutveckling har tagits fram, där avsnittet om stadsmiljö utarbetades av kommunens stadsbyggnadskontor. I samband med kompletteringarna har korridoren breddats för att bättre kunna ta hänsyn till de historiska försvarsverken längs älvstranden och för att möjliggöra en sträckning som medför mindre påverkan under byggskedet på Örgrytevägen vid Liseberg.

I järnvägsutredningen har fyra utbyggnadsalternativ studerats: ett förstärkningsalternativ och tre Västlänksalternativ. Alternativen har jämförts med ett nollalternativ som beskriver förhållandena om Västlänken inte genomförs. Drygt tio andra förslag har valts bort före utställningen.

Förstärkningsalternativet innebär att säckstationen vid Göteborgs Central behålls, men att bangården byggs ut till 18 spår. Ett nytt dubbelspår för fjärrtrafik byggs österut och en ny järnvägsbro byggs från norra sidan av Skansen Lejonet över Olskroken till en ny tågtunnel bredvid

den befintliga Gårdatunneln mellan Olskroken och Almedal via en ombyggd station vid Liseberg.

De tre Västlänksalternativen, som studerats i olika varianter, benämns efter läget på de nya stationerna: Korsvägen, Haga–Chalmers och Haga–Korsvägen. Gemensamt för dem är att de grenas av från Västra stambanan i Sävenäs och dras parallellt med nuvarande järnväg västerut. Västlänksalternativen korsar Ånäsvägen och Gamlestadsvägen på bro, förläggs under Partihallsbron, korsar Norge-/Vänerbanan–Bohusbanan och därefter på bro över Gullbergsån. En ny koppling till Godstågsviadukten över E 20 byggs. Samtliga Västlänksalternativ korsar E 6 på bro och fortsätter därefter under centrala Göteborg i tunnel som byggs delvis i berg och delvis som betongtunnel i lera.

Alternativ Korsvägen, som är det kortaste Västlänksalternativet, förläggs i en båge norr om Skansen Lejonet och därefter i nord-sydlig riktning under Göteborgs Central, Fattighusån och Heden samt strax väster om Liseberg. En fyrspårsstation byggs under Göteborgs Central och en station byggs i nord-sydlig riktning under Korsvägen.

Alternativen Haga–Chalmers och Haga–Korsvägen har gemensam sträckning fram till Haga, inklusive varianterna Älvstranden och Stora Hamnkanalen. I variant Älvstranden byggs länken via ett tråg ner i tunnel under Skansen Lejonet. En fyrspårsstation byggs i betongtunnel i öst-västlig riktning under Kruthusgatan, därefter korsar tunneln över Götatunneln samt under Stora Hamnkanalen och Residenset. I variant Stora Hamnkanalen byggs antingen en tunnel under Skansen Lejonet eller ett öppet schakt norr om skansen samt en fyrspårsstation snett under bangården och Drottningtorget. Länken fortsätter sedan i betongtunnel under och i samma riktning som Stora Hamnkanalen. Denna variant innebär att flera broar och kajkonstruktioner demonteras under byggtiden. I höjd med Kungsgatan sammanfaller varianterna Älvstranden och Stora Hamnkanalen igen och korsar åter över Götatunneln och därefter i betongtunnel under Vallgraven norr om Hagakyrkan. Under byggtiden kan Stora Hamnkanalen och Vallgraven ledas om i akvedukter. En station byggs under Haga Kyrkoplan. Alternativ Haga–Chalmers fortsätter därefter åt sydost till en station vid Chalmers och vidare i en båge söder om Liseberg och under Mölndalsån varefter länken ansluter via betongtråg till Västkustbanan. Alternativ Haga–Korsvägen svänger österut till en station som byggs i betongtunnel under Korsvägen, vidare under Liseberg, delvis i bergtunnel och delvis i betongtunnel, samt under Örgrytevägen och Mölndalsån i betongtunnel. Därefter passerar länken under E 6 och Gårdatunneln och ansluter med ett östligt och ett västligt spår med olika tekniska lösningar till Västkustbanan i Almedal. Under byggtiden kan Mölndalsån ledas om i en akvedukt.

Nollalternativet möjliggör genomgående tågtrafik och 10-minuters- trafik samt leder så småningom till att den regionala busstrafiken

behöver utökas samt att kollektivtrafiken blir överbelastad och att bilresandet ökar ytterligare. Såväl nollalternativet som förstärkningsalternativet omöjliggör pendeltågstrafik till Göteborgs innerstad, vilket påverkar utvecklingen av regionens kollektivtrafik negativt. Samtliga utbyggnadsalternativ innebär att tågresorna ökar till och från Göteborg jämfört med nollalternativet. Förstärkningsalternativet ökar kapaciteten för järnvägen, men inte tillgängligheten till ett större antal viktiga målpunkter i Göteborg såsom Västlänksalternativen gör. Antalet passagerare på Göteborgs Central ökar betydligt mer i förstärkningsalternativet och nollalternativet än i Västlänksalternativen. Västlänken gör det möjligt att köra genomgående pendeltåg, t.ex. mellan Alingsås och Kungsbacka, under Göteborg. Det innebär en minskad belastning på Göteborgs Central och att den befintliga stationen ovan mark kan minskas samtidigt som fler målpunkter nås och kapacitet frigörs för övrig tågtrafik. Alternativ Haga-Korsvägen innebär flest nya målpunkter utan byten, men med bytesmöjligheter, och störst ökning av antalet tågresenärer samt gynnar bäst regionens och stadens utveckling. Västlänken är i första hand avsedd för regionala persontransporter, men genom att delar av nuvarande banor avlastas ökar kapaciteten i hela systemet och för alla slags tåg.

Enligt utredningen uppfyller Haga-Korsvägen via Älvstranden sammantaget målen bäst. De samhällsekonomiska bedömningarna bedöms inte vara alternativskiljande. **Västlänken, alternativ Haga-Korsvägen, blir ca nio kilometer lång från Sävenäs/Olskroken till Almedal. Tunneldelen blir ca sex kilometer, varav ca fyra kilometer kommer att byggas i berg. Västlänken dimensioneras för hastigheten 80 km/h.**

Miljökonsekvenser

Av handlingarna i ärendet framgår bl.a. följande. Nollalternativet innebär att Göteborgs stadsbild, kulturmiljö och parker inte förändras nämnvärt, men biltrafiken ökar ytterligare. Möjligheten att nå miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö påverkas negativt.

Förstärkningsalternativet innebär ett ökat markbehov vid Göteborgs Central samt intrång i Gubberoparken där hela det västra kvarteret måste rivas och en stor del av det kulturhistoriska värdet går förlorat. En ny järnvägsbro får stor påverkan på Skansen Lejonet och på vyn över det omgivande stadslandskapet.

Alternativ Korsvägen medför stor påverkan på park- och alléstråket där flera äldre träd måste tas bort och ersättas. Flera av dem är stora, exotiska träd. Passagen av Trädgårdsföreningen, som är byggnadsminne, bedöms kunna ske utan intrång, men behöver detaljstuderas närmare. Alternativ Korsvägen innebär en måttlig påverkan på stadsmiljön och ingen påverkan på Skansen Lejonet.

En utbyggnad enligt alternativen Haga-Korsvägen eller Haga-Chalmers kommer att i stor utsträckning beröra Göteborgs innerstad, som är ett område som angetts vara av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Ett flertal fornlämningar, bebyggelse- och parkmiljöer med höga eller mycket höga kulturhistoriska värden, upptagna i det kommunala bevarandeprogrammet, finns i anslutning till föreslagna korridorer och påverkas i varierande grad av de olika alternativen. Särskilt värdefulla kulturmiljöer som berörs är: Skansen Lejonet, som är ett mycket framträdande historiskt landmärke från 1600-talet; befästningsstråket längs vallgraven och älven med synliga och underjordiska lämningar från 1600-talet; Stora Hamnkanalen, som speglar stadsutvecklingen från 1620-talet och kantas av byggnader med synnerligen höga värden; park- och alléstråket längs vallgraven med befästningslämningar och värdefulla planteringar från 1800-talet; hamnen längs älven, som anlades vid mitten av 1800-talet; Haga Kyrkoplan, som är en del av parkstråket och tillsammans med byggnaderna utgör en välbevarad miljö från andra hälften av 1800-talet; farleder och knutpunkter i det äldre kommunikationssystemet såsom kanaler, gamla infartsvägar, Korsvägen, Göteborgs Central och Drottningtorget; landerier utanför vallgraven med trädgårdar, parker och byggnader från 1600-talet, t.ex. Lorensbergsparken, Johannebergs landeri och Liseberg. Göteborgs park- och naturmiljöer är ett resultat av 350 års stadsbyggnadsarbete. Det sammanhängande grönområdet utanför vallgraven förstärker stadens planmönster och byggnadssätt och är ett viktigt komplement till kvarterstaden. I parkerna och alléerna finns många värdefulla, livskraftiga, äldre träd, varav en del av exotiska arter.

Alternativen Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers innebär en mycket stor påverkan på kulturmiljövärdet vid Skansen Lejonet där Västlänken förläggs i tråg. Befästningsstråket kommer att beröras med risk för mycket stora konsekvenser för en mycket värdefull del av fornlämningen. Sedan Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen i Västra Götalands län efterfrågat alternativ som inte påtagligt skadar riksintresset för kulturmiljövården har Trafikverket genomfört en förundersökning som, vad gäller försvarsverken längs älvstranden, visar bl.a. att rester efter stadsmuren i form av kurtinmur och underliggande rustbädd är välbevarad under mark. Utifrån detta har nya linjer studerats och korridoren breddats. Enligt Trafikverket innebär den södra linjen de mest positiva konsekvenserna, minsta möjliga intrång i stadsmuren, möjligheter att bevara lämningarna utmed Packhuskajen samt eventuellt inkorporera kurtinmuren och rustbädden i den nya anläggningen längs älvstranden. Som tidigare påverkas resterande delar av kurtinmuren vid S:t Eriksgatan samt den igenfyllda vallgraven vid Lilla Bommen. Trafikverket bedömer att det är möjligt att ta hänsyn till områdets försvarsverk och minimera intrånget i dem. En utgångspunkt är att Haga kyrkoplans betydelse som park och lekplats ska bevaras och förstärkas. Trafikverket kommer att i fördjupade studier söka den mest optimala linjen för Västlänken i syfte att inte påtagligt skada riksintresset för kulturmiljövården. Trafikverket

kommer att i samverkan med Riksantikvarieämbetet, länsstyrelsen och kommunen utarbeta ett kulturmiljöprogram för Västlänken. Programmet ska vara ett underlag till järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning och till projektets miljöuppföljning under bygg- och drifttiden och omfatta åtgärder för att minimera konsekvenserna för riksintresset.

Trafikverket bedömer att det förordade alternativet kan genomföras utan att medföra påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården.

Under byggtiden kommer omfattande störningar att uppstå på kulturmiljön och stadsmiljön i övrigt. Tillgängligheten till Skansen Lejonet störs. Där länken byggs som betongtunnel kommer byggnationen att ske i öppna schakt från markytan. Under byggtiden kommer t.ex. Packhuskajen inte att kunna användas som promenadstråk. Passagen förbi bl.a. Residenset blir kritisk. Haga kyrkoplan och Nya Allén, som kommer att störas av grävning, schaktning och byggbuller, kommer sannolikt inte att kunna användas för vistelse. Liseberg, som utgör en värdefull kulturmiljö och ett välbesökt område, kommer att påverkas genom intrång. Byggnader kommer att rivas i den norra delen av Liseberg. Under en period kommer Korsvägen och Örgrytevägen att vara uppgrävda vilket påverkar både tillgängligheten och stadsbilden.

I den nordöstra delen av utredningsområdet ligger samtliga utbyggnadsalternativ i markplan nära Säveån, som dels har angetts vara ett område av riksintresse för naturvården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, dels utgör ett Natura 2000-område. Säveån hyser en unik laxstam och värdefulla fågelarter (kungsfiskare och forsärla). Mölndalsån och Gullbergsån, som mynnar i Säveån, är vandringsled för lax. Säveån och Göta älv omfattas av förordningen (2001:554) om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. Göta älv, Säveån, Mölndalsån och Gullbergsån omfattas av miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster och berörs av Västlänken. Gullbergsån är inte klassad och övriga har en måttlig ekologisk status. Det finns risk att god ekologisk status inte uppnås förrän 2021. Den kemiska statusen är god förutom för kvicksilver. Vattendragen är kraftigt modifierade och flödesreglerade. Knölnate, som är en starkt hotad art, har påträffats i Mölndalsån och ska inventeras i järnvägsplaneskedet. När betongtunneln byggs under Mölndalsån krävs en akvedukt som säkerställer att bl.a. lax kan passera. Grumling av vattnet under byggtiden kan påverka djurlivet. Fisken kan skyddas genom att grumling och störande arbeten undviks under vissa perioder. Säveån ligger utanför influensområdet för grundvattensänkning kring järnvägsbygget. Trafikverket bedömer att det inte kommer att uppstå någon påverkan på Natura 2000-området Säveån eller dess stränder och inte heller någon indirekt påverkan av grumling från biflödet Gullbergsån, som ska korsas på bro.

Vid tunneldrivningen i berg bildas stora mängder processvatten som blandas med stenmjöl och rester från sprängämnen. Det är viktigt att avskilja partiklar från vattnet innan utsläpp till recipient. Göta älv kommer i första hand att vara recipient av vatten från vattenverksam-

heten under byggtiden. Trafikverket bedömer att Västlänken inte kommer att påverka berörda vattendrag negativt. Ett kontrollprogram som reglerar utsläppt vatten och följer upp halter gentemot miljö-kvalitetsnormerna kommer att upprättas.

Den bortvalda varianten via Stora Hamnkanalen skulle innebära temporär demontering av kanalsidor, kajer och kulturhistoriskt värdefulla broar med mycket stora konsekvenser för en mycket värdefull del av staden. Den valda varianten via Älvstranden innebär att Stora Hamnkanalen och Vallgraven korsas i betongtunnel som byggs i öppna schakt. Under byggtiden kan akvedukter komma att anordnas. Schaktdjupet blir mellan 12 och 25 meter, där det största djupet blir vid Hagakyrkan. Korridoren blir där så bred att en fyrspårsstation ska kunna rymmas vid Haga.

Under byggskedet kommer luftburet ljud att uppstå främst där betongtunnlar byggs och vid stationerna. Spontning, pålning, byggande av slitsmurar och bergarbeten kommer att ge högst ljudnivåer. Tunga transporter kommer att ge förhöjda ljudnivåer främst i anslutning till arbetstunnlarnas mynningar och på mindre lokalgator. Där bergtunnel byggs kommer borrar och sprängning att ge upphov till stomljud i närbelägna byggnader. I byggskedet kan även höga vibrationsnivåer förekomma i samband med sprängning, spontning, pålning, kompaktering och transporter. Vissa vibrationskänsliga byggnader ligger inom den förordade korridoren.

I den färdiga anläggningen kommer luftburet ljud från tågtrafiken att skärmis av effektivt där Västlänken ligger i tunnel. Den östra delen av länken kommer dock att ligga i markplan i samma stråk som den nationella tågtrafiken använder. Ljudbilden domineras där av ljud från biltrafiken, men inget av Västlänksalternativen klarar riktvärdet för maximal nivå utomhus. Enligt Trafikverket beror det på en typ av lok som på sikt kommer att bytas ut, varefter även maxvärdena kommer att klaras. Då Västlänken kommer att ligga i tätbebyggda delar av centrala Göteborg kommer stomljudsreducerande åtgärder att krävas i bergtunneln. Där betongtunnlar byggs så att ovanvarande byggnader vilar på tunneln finns risk för kännbara vibrationer. Sådana kan minskas genom isolering. För övrigt bedöms tunnelavsnitt i betong- och bergtunnlar inte ge störande vibrationer till omgivningen. Trafikverket kommer i järnvägsplanen att tillämpa de av riksdagen beslutade riktlinjerna för buller.

Under byggtiden kommer omfattande uttag av berg- och jordmassor att ske. Mängden jordmassor är väsentligt större än mängden bergmassor. Jordmassorna består främst av lös lera som kan användas som fyllning i landskapsåtgärder, men för övrigt har den begränsade användningsområden. Bergmassorna bedöms kunna användas som återfyllning över betongtunneln eller som krossmaterial i andra anläggningsprojekt i regionen. Samtliga utbyggnadsalternativ berör stora områden med risk

att påträffa föroreningar i jord eller grundvatten. Vid vallgraven och längs älvstranden består marken till stor del av fyllnadsmassor med förhöjda halter av föroreningar, t.ex. polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och metaller såsom bly, koppar och kadmium. Även bottensedimenten i åar och kanaler är förorenade. Alternativ Haga-Korsvägen via Älvstranden är det alternativ där störst mängd förorenade massor väntas beröras. Massor som är förorenade kan renas och därefter återanvändas. Risken för att föroreningar ska spridas från mark till omgivande grundvattenmiljö bedöms som liten. För att förhindra spridning av damm i samband med markarbeten kan jorden täckas över eller bevattnas.

I Göteborg har olika dränerande anläggningar och åtgärder som minskat grundvattenbildningen medfört att grundvattennivån sjunkit och sättningsskador uppstått. Området är därmed känsligt för ytterligare grundvattenpåverkan. Västlänken kommer att byggas under grundvattennivån i jord och berg. Alternativ Haga-Korsvägen berör störst område där grundläggningen blir grundvattenberoende och där sättningar kan uppkomma på omgivande anläggningar och byggnader. Under byggtiden kommer bortledning av läckande grundvatten att ge sänkta grundvattennivåer och påverkan på grundvattenbalansen. Särskilt känsliga är områden med övergångar mellan betong- och bergtunnel samt där öppna schakter kommer i kontakt med berg och ovanliggande vattenförande jordar. Påverkan under byggskedet kan medföra sättningar i mark och byggnader, sänkta vattennivåer i brunnar, mobilisering av befintliga markföroreningar och ändrade vegetationsförhållanden. Även dämning av grundvatten kan uppkomma. Skyddsåtgärder i form av tätning m.m. krävs, vilket är särskilt viktigt i anslutning till betongtunnlar. De olika alternativen berör i olika utsträckning värdefulla parker och naturmarker. Skador på vegetation bedöms kunna undvikas genom skyddsåtgärder. De färdiga tunnlar väntas vara så täta att endast mycket små mängder vatten läcker ut, vilket förutsätter att rätt krav ställs avseende läckage, grundvattensänkning och skyddsåtgärder.

Av utredningssalternativen väntas Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers ge störst överflyttning av trafik från väg till järnväg och därmed bäst effekt på luftkvaliteten och störst minskning av utsläpp av koldioxid- och kväveoxid i driftskedet. Under byggtiden medför dock dessa alternativ störst risk för överskridanden av miljökvalitetsnormer för kvävedioxid i anslutning till arbetsplatser och transportvägar vid Södra Älvstranden, Haga och Örgrytevägen.

Haga-Korsvägen är det alternativ som innebär störst potentiell risk för människor, miljö, egendom och infrastruktur under byggtiden om det sker en plötslig oönskad händelse. Under driftskedet bedöms risken sammantaget som låg. En aspekt som är viktig att poängtera för såväl bygg- som driftskedet är att Västlänken kommer att byggas i ett område med risk för översvämningar. Enligt Trafikverket kommer kommunens riktlinjer att följas för att minimera risken för översvämningar. Tunnelns

myrningar och stationer kommer att konstrueras så att vatten inte kan tränga in och fylla tunneln vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå.

Trafikverket bedömer att Västlänken bidrar till att uppfylla miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Säker strålmiljö samt Giftfri miljö. Trafikverket anser att en utbyggnad av Västlänken i förordad korridor är förenlig med miljöbalkens bestämmelser och bör tillåtas.

Yttranden

Trafikverket har hämtat in yttranden från berörda myndigheter och organisationer. *Arbetsmiljöverket, Energimyndigheten, Försvarsmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Skogsstyrelsen, dåvarande Statens strålskyddsinstitut, Borås kommun, Region Halland, Räddningstjänsten Storgöteborg, Västra Götalandsregionen, Västrafik AB, Affärsverket Svenska kraftnät, Branschföreningen Tågoperatörerna, Göteborgs Köpmannaförbund, TeliaSonera Skanova Access AB, TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB och Vattenfall Eldistribution AB* har inte haft synpunkter eller invändningar mot förslaget, men några önskar delta i den fortsatta planeringen. Dåvarande *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* har haft synpunkter på den samhällsekonomiska kalkylen och efterfrågat ett alternativ med säckstationen flyttad till Olskroken. *Hallandstrafiken AB och Järnvägsfrämjandet, lokalavdelning Väst* har förordat alternativ Korsvägen. *Vägvalet* har anfört att Västlänken är samhällsekonomiskt olönsam och att det finns ett starkt motstånd mot finansiering med trängselskatter. *Vägvalet* har efterfrågat en utredning av ett alternativ kallat Västlänk 2021, som innebär en pendeltågsslinga ovan mark. Flertalet av övriga remissinstanser har tillstyrkt att tillåtlighet ges, varav några tillstyrkt under vissa förutsättningar eller föreslagit villkor. *Boverket* har anfört att underlaget bör redovisa kopplingen till den sektorsövergripande samhällsplaneringen och Västlänkens anknytning till staden och dess utveckling samt hur åtgärder för att minimera skada på kulturvärden kan integreras i kommande arbete. *Elsäkerhetsverket* har konstaterat att de försiktighetsåtgärder som bör vidtas avseende kraftfrekventa magnetfält har beaktats. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* har före revideringen bedömt att det valda alternativet skulle innebära påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården. Skadan på befästningslämningarna längs Södra älvstranden betonades särskilt. Efter revideringen har länsstyrelsen tillstyrkt att tillåtlighet ges. Linjens placering och schakternas omfattning blir avgörande för graden av skada. Kunskapen om fornlämningen är dock bristfällig. Kompletterande arkeologiska förundersökningar måste genomföras tidigt i järnvägsplanarbetet. Beslut om tillåtlighet bör förenas med villkor om att linjesträckning och genomförande av projektet ska ta hänsyn till riksintresset så att minsta möjliga skada uppstår. Länsstyrelsen menar att kulturmiljöprogrammet ska vara ett underlag till

miljökonsekvensbeskrivningen och länsstyrelsens roll klargöras tidigt. Vidare anger de att kommunen bör engageras i programmet, som bl.a. ska redovisa hur viktiga historiska byggnader, t.ex. Hagakyrkan, ska skyddas från skador. Omfattande markingrepp kommer att ske i anslutning till stormaktstidens befästningslämningar, som varit dolda under flera hundra år och har ett betydande allmänintresse. Möjligheterna att göra kulturmiljön tillgänglig för allmänheten bör tas tillvara, vilket eventuellt kan kompensera för oundvikliga skador. Länsstyrelsen har även synpunkter på kopplingen till den sektorsövergripande samhällsplaneringen och till övriga trafiksystem i regionen samt på földeffekter för depåer och godsterminaler. Beslut om tillåtlighet bör förenas med villkor om kompensationsåtgärder för kulturmiljön samt villkor angående kopplingar till övriga trafiksystem, flyttning av kombiterminalen Gullbergsvass, miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten, Natura 2000, miljömedicinska konsekvenser, riktvärden för buller, masshanteringsplan och byggmetod samt ersättning för länsstyrelsens provnings- och tillsynsarbete. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)* har förutsatt att räddningsinsatser möjliggörs på ett effektivt sätt. Det är oklart om det, med hänsyn till framtida klimatförändringar, finns beredskap eller planering för vatteninträngning respektive ras/skred i bygg- och driftskedena. Synpunkter har lämnats på funktionskrav i händelse av brand m.m. *Naturvårdsverket (NV)* har anfört bl.a. att utbyggnaden är angelägen för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och för att nå klimat- och miljömålen. Fördelarna ur miljösynpunkt under driftskedet talar för valt alternativ. Miljökonsekvensbeskrivningens alternativjämförelse redovisar i vilken grad projektmålen nås med de olika alternativen i stället för att redovisa alternativens miljökonsekvenser. NV delar Trafikverkets och länsstyrelsens bedömning att projektet – om försiktighetsåtgärder vidtas – kan genomföras utan att påverka på miljön i Natura 2000-området Säreån uppstår. NV anger dock att frågan om hantering av läns- och dränvatten i förhållande till Säreån behöver studeras närmare i järnvägsplanen och det kan komma att bli nödvändigt att ansöka om Natura 2000-tillstånd. Vidare menar de att tillåtlighet bör förenas med villkor om utredning och åtgärder för att undvika överskridanden av miljö kvalitetsnormen för luftkvaliteten under byggtiden, villkor om en plan för hantering av överskottsmassor och villkor om att riksdagens riktvärden för buller ska klaras i tunneln under driftskedet. Stomljudd under byggskedet bör begränsas. NV hänvisar även till SGU:s ansvar för grundvattenfrågor. *Riksantikvarieämbetet (RAÄ)* har före kompletteringen och revideringen anfört bl.a. att det saknas en helhetssyn på projektets påverkan på riksintresset för kulturmiljövården samt att projektet kommer att ge upphov till påtaglig skada på riksintresset, närmare bestämt på kärnvärdena försvarsverken och Hagaområdet. Spåren av försvarsverken bör bevaras samtidigt som utvecklingen fortskrider. Försvarsverken utgör en viktig del av Göteborgs historia som kommit att bli ett osynligt kulturarv. Alternativa lösningar efterfrågades som inte medför påtaglig skada, t.ex. där rester av försvarsverken inkorporeras i den nya anläggningen längs

älvstranden och där borttagandet av försvarsverket vid vallgraven minimeras. Genom att synliggöra försvarsverken ökar möjligheterna att förstå platsens historia. RAÄ efterfrågade även en lämplig inpassning av stationsbyggnaden vid Haga kyrka. Efter kompletteringen har RAÄ anfört bl.a. att den justerade korridoren, i kombination med möjligheterna att omvandla de nu framförda förslagen till villkor, bör kunna ligga till grund för ett beslut om tillåtlighet. Kompensationsåtgärder avseende försvarsverken och anpassningen av stationen i Haga bör formuleras som villkor. Tydliga krav bör ställas på att borttagande av rester av försvarsverken ska undvikas och att arbetet med att synliggöra dem och lyfta fram berättelsen om försvarsverken och deras betydelse för staden utvecklas. Detta blir betydelsefullt både där bevarande är möjligt och där projektet omöjliggör bevarande av rester efter murar och bastioner, t.ex. vid vallgraven och kring Centralstationen. Stationen i Haga måste planeras för bästa möjliga lösning för kulturmiljön och det bör uttryckas som ett villkor. RAÄ anger att det är positivt att ett kulturmiljöprogram utarbetas och det bör i första hand ske i samverkan med, och godkännas av, länsstyrelsen. *Socialstyrelsen* har anfört bl.a. att hälsoeffekterna bör beskrivas mer ingående och att en miljömedicinsk utredning bör genomföras. Det framgår inte om Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller kommer att klaras. Många människor upplever störningar även när riktvärden och miljökvalitetsnormer klaras. *Statens geotekniska institut (SGI)* har tillstyrkt att tillåtlighet ges, men förutsätter att erforderliga utredningar samt kontroll och övervakning som beaktar de geotekniska säkerhetsriskerna utförs. SGI menar bl.a. att projektet innebär stora geotekniska risker, oavsett utbyggnadsalternativ, och en stor geoteknisk utmaning med många befintliga anläggningar där det ställs stora krav på att hantera omgivningspåverkan. Förstärkningsalternativet bedöms ge minst omgivningspåverkan, förutom nollalternativet. De djupa schakterna i jord, bergtunnelarbeten samt övergångar mellan jord och berg innebär ur miljösynpunkt stora risker för grundvattenpåverkan och sättningar som måste utredas i god tid innan arbetena påbörjas. SGI förespråkar ett kontrollprogram som täcker det centrala influensområdet som uppstår vid grundvattensänkning och kontrollpunkter utanför detta. SGI förordar höga täthetskrav för bergtunnlarna och övergångar mellan berg- och betongtunnel. Områden med risk för markföroreningar finns utmed stora delar av sträckan. Hantering och mellanlagring av föroreningarna kan innebära miljörisker. Bärighet och stabilitet måste beaktas vid deponering och mellanlagring. Vid passager som är känsliga ur geoteknisk säkerhetssynpunkt, t.ex. nära älven, är det viktigt att totalstabiliteten beaktas. *Sveriges geologiska undersökning (SGU)* har anfört bl.a. att ur geologisk synpunkt är Västlänksalternativen likvärdiga medan Förstärkningsalternativet torde ha minst inverkan på grundvattenförhållandena. SGU påminner om att s.k. Göteborgsmorän återfinns på djupet i området. Denna innehåller friktionsmaterial, vilket bör uppmärksammas vid tunnelkonstruktioner. *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)* har anfört att hänsyn till det framtida klimatet bör tas vid planeringen. Lufttemperatur,

havsvattenstånd och risk för skyfall väntas öka. Flöden i vattendrag och risk för översvämningar väntas förändras. Tunneln bör konstrueras så att vatten inte tränger in vid extrema översvämningar av hav, vattendrag och dagvattensystem. SMHI menar att det ur luftmiljösynpunkt är positivt att fler transporter förläggs till järnväg, men miljö kvalitetsnormer för partiklar bör klaras vid underjordiska stationer. Miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar m.m. och gällande normer för buller måste klaras för boende i området under byggtiden. *Göteborgs kommun* har tillstyrkt att tillåtlighet ges och angett flera fördelar med det valda alternativet, bl.a. att det skapar två nya välbelägna stationslägen och att regionaltågen får direktförbindelse till flera viktiga målpunkter i Göteborg samtidigt som Centralstationen avlastas. Kapacitetsökningen ger positiva effekter, inte minst för godstrafiken, och gör att Göteborg som transportnav i Norden förstärks. Kommunen bedömer att Västlänken innebär bättre luftkvalitet och minskat buller jämfört med i dag, att förslaget är förenligt med miljö kvalitetsnormerna samt att partikelsituationen vid stationerna kan utredas inom järnvägsplanen. Den utvidgade korridoren vid Älvstranden ger förutsättningar att bevara och/eller inkorporera försvarsverken, vilket minskar de negativa konsekvenserna. Problemen ur miljösynpunkt ligger snarast i byggskedet – där länken ska byggas som betongtunnel blir påverkan påtaglig – men effekterna kan begränsas genom god planering, kontroll och information. Kommunen och Trafikverket bör ta fram strategier m.m. för effektiv och hållbar hantering av de stora mängderna schaktmassor som uppkommer och utgångspunkten bör vara återanvändning. Kommunen har även anført att barnperspektivet bör beaktas, bl.a. vad gäller byggskedets konsekvenser för barn – runt stationslägena vid Haga och Korsvägen finns sammanlagt ca 25 skolor. *Göteborgsregionens kommunalförbund* har anført bl.a. att Västlänken är en förutsättning för fortsatt hållbar regionförstoring. Haga–Korsvägen är det alternativ där utsläppen till luft minskar mest, som ger störst restidsvinster och tillgänglighet till flest regionalt betydelsefulla platser i Göteborg. Korsvägen är en viktig regional bytespunkt. Förstärkningsalternativet avstyrks bestämt. *Jernhusen AB* har tillstyrkt valt alternativ, men anført bl.a. att en förutsättning måste vara att åtgärder redovisas för hur flyttningen av den riksintressanta godsterminalen Gullbergsvass och driftskritiska depåer ska hanteras. *Jernhusen* har även lämnat synpunkter på stationernas utformning, funktion m.m. *Liseberg AB* och *Svenska Mässans Stiftelse* har förordat valt alternativ, men under byggtiden kommer deras verksamheter att påverkas i hög utsträckning. *Västsvenska Handelskammaren* har tillstyrkt att tillåtlighet ges, men ifrågasatt den ekonomiska kalkylen och finansieringen. Skrivelser har även inkommit från enskilda, varav flera är kritiska till det planerade projektet.

Kostnader för tillsyn m.m.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har begärt att regeringen beslutar om ersättning till länsstyrelsen för dess kostnader i samband med Västlänken. Länsstyrelsen har begärt att deras redan utförda arbete under

perioden november 2011–december 2012 ersätts med 1 226 600 kronor och att deras arbete under perioden 2013–2017 ersätts med 3,5 miljoner kronor per år. Länsstyrelsen har anfört bl.a. följande. Västlänkens komplexitet kommer att kräva extraordinära insatser av länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet och samrådspart. En ny funktion har bildats inom länsstyrelsen för att säkerställa en effektiv ärendehantering. Länsstyrelsen begär ersättning till och med den tidpunkt då järnvägsplanen är fastställd, vilket enligt Trafikverket beräknas ske 2017. Därefter behöver ersättningsnivån omprövas avseende länsstyrelsens kostnader i samband med efterföljande byggnads- och anläggningsarbeten.

Trafikverket har tillstyrkt att regeringen beslutar om ersättning till länsstyrelsen med begärda belopp. Trafikverket har anfört bl.a. att ersättningen bör erläggas mot redovisning av de kostnader som är direkt hänförliga till länsstyrelsens tillsyn m.m. och att en omvärdering av ersättningsnivån bör göras då järnvägsplanen lämnas in till Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprovning för fastställelseprovning.

Skälen för regeringens beslut

Nya bestämmelser om tillåtlighetsprovning enligt 17 kap. miljöbalken trädde i kraft den 1 januari 2013. Enligt övergångsbestämmelserna ska äldre föreskrifter fortfarande gälla för provning av ärenden som inletts före ikraftträdandet. De äldre bestämmelserna i 17 kap. 1 § miljöbalken ska därför tillämpas i detta ärende. Enligt de äldre bestämmelserna ska regeringen pröva tillåtligheten av nya järnvägar avsedda för fjärrtrafik. Av handlingarna i ärendet framgår att Västlänken i första hand är avsedd för pendeltågstrafik. Den planerade järnvägen omfattas därför inte av kravet på tillåtlighetsprovning. Enligt 17 kap. 3 § miljöbalken får regeringen för ett visst fall förbehålla sig att pröva tillåtligheten av en verksamhet som inte omfattas av kravet på provning. Det gäller bl.a. verksamheter som med beaktande av de intressen som enligt 1 kap. 1 § miljöbalken ska främjas kan antas få betydande omfattning eller bli av ingripande slag. Regeringen bedömer att Västlänken är ett projekt som kommer att få så betydande omfattning och vara av så ingripande slag att den planerade järnvägen bör tillåtlighetsprövas.

Regeringen bedömer att det är nödvändigt att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken i Göteborgsområdet så att vägtrafiken och dess negativa miljöpåverkan kan begränsas. Kapacitetsbristen i områdets järnvägssystem hindrar en angelägen utveckling av tågtrafiken. Det krävs väsentliga förbättringar för att den ökande efterfrågan på tågresor och tågtransporter ska kunna tillgodoses. Med Västlänken öppnas Göteborgs Central för genomgående trafik och tågtrafiken i hela regionen kan knytas ihop med viktiga knutpunkter i och utanför Göteborg. Den ökade tillgängligheten till viktiga målpunkter gör det möjligt för fler människor att välja kollektivtrafik.

Västlänken ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 som regeringen fastställde den 3 april 2014.

Västlänken kommer att beröra Göteborgs innerstad som av Riksantikvareämbetet angetts vara ett område av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Riksintresset motiveras bl.a. av ett av de förnämsta exemplen på 1600-talets stadsanläggnings- och befästningskonst, uttryckt i landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan med omgivande befästningsgördel och vallgrav, samt på stadsbyggandet under 1800- och 1900-talen med bebyggelse, parker och planteringar. Västlänken kommer att beröra alla dessa värden. Med beaktande av de revideringar som gjorts av korridoren i syfte att anpassa linjesträckningen till berörda fornlämningar och känsliga miljöer samt förslag till villkor har Riksantikvareämbetet och länsstyrelsen bedömt att påtaglig skada på riksintresset kan undvikas. Med föreskrivet villkor om kulturmiljö delar regeringen denna bedömning.

Säveån, nedre delen, har av Naturvårdsverket angetts vara ett område av riksintresse för naturvården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken och området har av regeringen förklarats som ett särskilt bevarandeområde enligt rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, det s.k. art- och habitatdirektivet. Västlänken kommer att byggas nära Säveån samt korsa Gullbergsån och Mölndalsån som rinner ut i Säveån. Naturvårdsverket och länsstyrelsen har bedömt att – om försiktighetsåtgärder vidtas – så kan projektet genomföras utan att påverka på miljön i Natura 2000-området Säveån uppstår. Trafikverket uppger att Göta älv kommer att vara recipient för vatten under byggtiden. Med föreskrivet villkor bedömer regeringen att Västlänken bör kunna genomföras utan att negativt påverka Säveån.

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken gäller bl.a. kvaliteten på utomhusluft samt fisk- och musselvatten. Med föreskrivna villkor, lämpliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått bedömer regeringen att utbyggnaden bör kunna genomföras utan att berörda miljökvalitetsnormer överskrids.

Frågor som gäller kostnadsberäkning och finansiering av Västlänken, sektorsövergripande samhällsplanering, stadsutveckling, övriga trafiksystem i regionen, omlokalisering av kombiterminaler och depåer samt stationernas utformning hanteras i den långsiktiga ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur och i den kommunala planeringen.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har den 23 januari 2006 godkänt järnvägsutredningens miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen har funnit att alternativa lokaliseringar är väl studerade och konsekvensbeskrivna. De justeringar av korridoren som därefter gjorts innebär enligt Trafikverket inte att nya känsliga natur-, kultur- eller vatten-

områden tas i anspråk eller att några nya miljökonsekvenser uppstår. Länsstyrelsen har den 18 september 2012 bedömt att järnvägsutredningen, tillsammans med de kompletteringar som genomförts, är tillräcklig för att ta ställning till projektet enligt 17 kap. miljöbalken. Regeringen delar länsstyrelsens bedömning i denna fråga.

Vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av infrastrukturprojekt ska berörda kommuners åsikt tillmätas synnerlig betydelse. Regeringen konstaterar att Göteborgs kommun har tillstyrkt att tillåtlighet ges till det av Trafikverket förordade alternativet.

Vid den samlade bedömningen som ska göras vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken finner regeringen att en utbyggnad av Västlänken enligt alternativet Haga-Korsvägen via Älvstranden bör tillåtas med angivna villkor.

Kostnader för tillsyn m.m.

Enligt 1 kap. 3 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken kan regeringen i ett ärende enligt 17 kap. miljöbalken besluta om skyldighet för sökanden att ersätta statliga myndigheters undersöknings-, övervaknings- och tillsynskostnader.

Regeringen bedömer att länsstyrelsens förutsättningar att effektivt och skyndsamt agera i rollen som tillsynsmyndighet har betydelse för möjligheten att genomföra utbyggnaden av Västlänken utan onödig tidsutdräkt. Med hänsyn till projektets angelägenhet finner regeringen därför att Länsstyrelsen i Västra Götalands län bör medges ersättning från Trafikverket för sina kostnader. Länsstyrelsen bör till Trafikverket redovisa de kostnader som är direkt hänförliga till länsstyrelsens arbete med Västlänken.

Regeringen tar inte upp till prövning frågan om en framtida omprövning av ersättningen.

Överväganden om villkor

1. Västlänken kommer att byggas inom Göteborgs innerstad som angetts vara ett område av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Ett stort antal fornlämningar, kulturhistoriskt värdefulla byggnader, parker och grönområden kommer att beröras. Det är viktigt att den närmare lokaliseringen och utformningen av Västlänken planeras och utförs efter samråd med berörda myndigheter. Villkor bör därför föreskrivas. Regeringen förutsätter att Trafikverket i samverkan med Riksantikvarieämbetet, länsstyrelsen och kommunen utarbetar ett kulturmiljöprogram för Västlänken som underlag till järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning och till projektets miljöuppföljning under byggskedet.

2. Byggandet av Västlänken kommer att innebära hantering av stora mängder berg- och jordmassor, som delvis är förorenade. Ett betydande överskott av massor kommer att uppstå samtidigt som stora mängder byggmaterial kommer att behöva tillföras. Med hänsyn till behovet av hushållning med landets naturresurser bör strävan vara att de över-skottsmassor som uppkommer vid byggandet av Västlänken ska komma till ändamålsenlig användning, t.ex. i andra projekt. De omfattande transporter som kommer att utföras på stadens gatu- och vägnät som många människor är beroende av att kunna nyttja för sina förflyttningar. Därtill kommer många boende och andra att bli utsatta för störningar samt hälso- och säkerhetsrisker på grund av transporter. Villkor bör därför föreskrivas.

3. Byggnad och drift av Västlänken kommer att vara energikrävande och medföra utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar. Sådana utsläpp ska så långt möjligt begränsas. Det är därför viktigt att Trafikverket vid planering, byggande och drift av Västlänken ger klimat- och luftkvalitetsfrågorna en hög prioritet och att åtgärder vidtas så att miljö-kvalitetsnormerna för luftkvalitet inte överskrids. Villkor bör därför föreskrivas. Regeringen förutsätter att arbetsmaskiner och drivmedel som används under byggtiden kommer att ha bästa miljöprestanda samt att bästa möjliga luftkvalitet i den färdiga anläggningen eftersträvas.

4. Västlänken kommer att byggas i ett område med risk för översvämningar. Villkor bör därför föreskrivas.

5. Västlänken kommer att byggas nära Natura 2000-området Säreån, nedre delen – där det finns en unik laxstam – och Göta älv samt direkt beröra Mölndalsån, Gullbergsån, Stora Hamnkanalen och Vallgraven. Tunnelbygget kommer dessutom att påverka grundvattnet. Villkor bör därför föreskrivas.

6. Många människor kommer att färdas i Västlänkens tunnlar, särskilt i rusningstid. Det är därför synnerligen viktigt med en hög säkerhetsnivå. Villkor bör därför föreskrivas.

De övriga villkor som kan behövas för verksamheten kan föreskrivas vid den fortsatta tillståndsprövningen enligt miljöbalken och prövningen enligt lagen om byggande av järnväg samt inom ramen för tillsynen. Detaljerad sträckning, profil och utformning av järnvägen inom tillåten korridor prövas enligt lagen om byggande av järnväg samt plan- och bygglagen (2010:900).

Övrigt

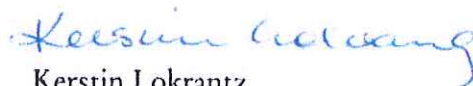
Regeringen förutsätter att öppna schakt i känsliga miljöer så långt möjligt begränsas i omfattning och tid.

Många människor bor eller verkar nära den planerade Västlänken. De kommer att utsättas för buller, stömljud och vibrationer från byggverksamheten och de tunga transporterna under byggtiden. Även järnvägstrafiken i den färdiga anläggningen kan komma att medföra sådana störningar. Med hänsyn till den långa byggtiden och den framtida driften förutsätter regeringen att Trafikverket har en mycket hög ambitionsnivå när verket vidtar skyddsåtgärder eller försiktighetsmått mot buller, stömljud och vibrationer från byggverksamheten och järnvägstrafiken. Buller under såväl bygg- som drifttiden bör hanteras inom ramen för Trafikverkets egenkontroll och inom ramen för tillsynen.

Regeringen poängterar vikten av att Trafikverket beaktar övriga hälsoeffekter, barnperspektiv, geotekniska risker m.m.

Då Västlänken kommer att byggas i en känslig miljö poängterar regeringen vikten av att Trafikverket har en hög ambitionsnivå i den gestaltningsmässiga utformningen av anläggningen.

På regeringens vägnar


Lena Ek
Kerstin Lokrantz

Kopia till

Statsrådsberedningen
Försvarsdepartementet
Socialdepartementet
Finansdepartementet
Landsbygdsdepartementet
Näringsdepartementet
Kulturdepartementet

SVEA HOVRÄTT

Ink 2018 -02- 23

Målnr
Aktbilaga

Arbetsmiljöverket
Boverket
Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten
Försvarsmakten
Havs- och vattenmyndigheten
Luftfartsverket
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Naturvårdsverket
Riksantikvarieämbetet
Sjöfartsverket
Skogsstyrelsen
Socialstyrelsen
Statens geotekniska institut
Strålsäkerhetsmyndigheten
Sveriges geologiska undersökning
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
Trafikanalys

Borås kommun
Göteborgs kommun
Göteborgsregionens kommunalförbund, Gårdavägen 2, 412 50 Göteborg
Hallandstrafiken AB, Box 269, 311 23 Falkenberg
Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
Räddningstjänsten Storgöteborg, Box 5204, 402 24 Göteborg
Västra Götalandsregionen, Regionens Hus, 462 80 Vänersborg
Västtrafik AB, Box 123, 541 23 Skövde

Affärsverket Svenska kraftnät, Box 1200, 172 24 Sundbyberg
Branschföreningen Tågoperatörerna, Box 55545, 102 04 Stockholm
Göteborgs Köpmannaförbund, Vasagatan 43B, 411 37 Göteborg
Jernhusen AB, Box 1025, 405 21 Göteborg
Järnvägsfrämjandet, lokalavdelning Väst, Torredsvägen 284,
437 93 Lindome
Liseberg AB, Box 5053, 402 22 Göteborg
Svenska Mässans Stiftelse, 412 94 Göteborg
TeliaSonera Skanova Access AB, Johan Wallinsgata 6, 405 35 Göteborg

TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB, Mårbackagatan 11,
123 86 Farsta

Vattenfall Eldistribution AB, 461 88 Trollhättan

Vägalet, Bokskogsbacken 83, 422 46 Hisings Backa

Västsvenska Handelskammaren, Box 5253, 402 25 Göteborg

Peter Danielsson, Nickes väg 11, 423 49 Torslanda

Yvonne och Håkan Millqvist, Muraregatan 5, 411 28 Göteborg

Klas Rosengren, Fastighets AB, Södra vägen 38, 412 54 Göteborg

Edward Jobson, edward.jobson@hotmail.com

Kurt G Larsson, kurtglarsson@msn.com

Lennart Wassenius, lennart.wassenius@lerum.se

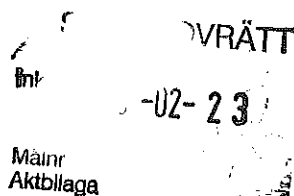
Claes Westberg, claes.westberg@hotmail.com

November, 2012
Updating, Jan. 2013

SVEA HOVRÄTT

Ink 2018 -02- 23

Málmr
Aktbilaga

Beslut
2015-12-18Diarienummer
343-37592-2015Sida
1(2)

Anna Hendén
Planarkitekt
Samhällsbyggnadsenheten
010-224 43 65
anna.henden@lansstyrelsen.se

Trafikverket Region Väst
Ärendemottagningen, Region Väst
Dnr: TRV-2012/1033
Box 810
781 28 Borlänge

Beslut om mindre avvikelse från tillåtlighetsprövad korridor för järnvägsprojekt Olskroken planskildhet i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Ref. till begäran TRV 2012/1033 daterad 2015-11-03

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslutar att bevilja de två mindre avvikelserna från tillåtlighetsprövad korridor som begäran omfattar.

Redogörelse för ärendet

Regeringen gav den 26 juni 2014 tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken, till att Västlänken byggs enligt alternativet Haga-Korsvägen via Älvstranden. Projektet Västlänken har sedan tillåtlighetsprövningen delats upp i två järnvägsplaner, Västlänken och Olskroken planskildhet. Under planeringens gång har mindre justeringar behövt utföras. Länsstyrelsen har tidigare beviljat avvikelser från tillåtlighetsprövad korridor avseende järnvägsplanen Västlänken. Mindre justeringar behöver nu även utföras för den delen av Västlänken som avser järnvägsplanen Olskroken planskildhet. Trafikverket har därför begärt att Länsstyrelsen fattar beslut om att åtgärder utanför korridoren, vid anslutning till Marieholmsbron (område 1) och vid Änäsavägen (område 2), kan anses vara mindre avvikelser.

Åtgärden vid Marieholmsbron avser en järnvägsanslutning som tidigare funnits med i järnvägsutredningen men som togs bort före tillåtlighetsprövningen, då man planerade att järnvägsanslutningen skulle omfattas av projektet Marieholmsbron, vilket den slutligen inte gjorde. Åtgärden avser ett 80 meter långt spår och två nya växlar och ligger på mark som idag är planlagd som industriändamål. Åtgärden vid Änäsavägen omfattas av en järnvägsbro direkt söder om befintlig bro. Området som berörs är 2 500 m² och sker inom befintligt trafikområde.

Skälen för Länsstyrelsen beslut

Länsstyrelsen har enligt 17 kap. 8 § miljöbalken möjlighet att besluta om mindre avvikelse från tillåtlighetsprövad korridor om det finns särskilda skäl.

SVEA HOVRÄTT

Ink 2018 -02- 23

Målnr
Aktnbllaga

Postadress:
403 40 Göteborg

Besöksadress:
Ekelundsgatan 1

Telefon/Fax:
010-224 40 00

Webbadress:
www.lansstyrelsen.se/vastra
gotaland

E-post:
vastragotaland@lansstyrelse
n.se

Åtgärden vid Marieholmsbron avser som framgår ovan en järnvägsanslutning som tidigare har funnits med i järnvägsutredningen men som togs bort innan tillåtighetsprövningen då man planerade att denna skulle omfattas av projektet Marieholmsbron. Järnvägssträckan är cirka 80 meter lång och får betraktas som en mindre avvikelse, då den är kort i förhållande till hela projektets spårsträcka och sker i en redan påverkad miljö. Förbindelsen mellan de två järnvägsprojekten Marieholmsbron och Olskroken planskildhet är avgörande för järnvägens totala funktionalitet och bidrar till ett effektivare tågssystem. Länsstyrelsen bedömer därför att åtgärden vid Marieholmsbron utgör en mindre avvikelse från tillåtighetsbeslutet som det finns särskilda skäl att tillåta.

Åtgärden vid Änäs vägen omfattas av en ny järnvägsbro direkt söder om befintlig bro. Området som berörs är 2 500 m² och sker inom befintligt trafikområde och innebär en mindre sidoförskjutning av järnvägen och kan därför betraktas som en mindre avvikelse. Det föreligger särskilda skäl för åtgärden eftersom nuvarande bro kan användas under byggtiden vilket minskar störningar på trafiken på Västra stambanan som idag trafikeras av ett 80-tal dubbelturer per dygn. Därutöver innebär lösningen lägre kostnader då man slipper riva befintlig bro. Länsstyrelsen bedömer därför att även åtgärden vid Änäs vägen utgör en mindre avvikelse från tillåtighetsbeslutet som det finns särskilda skäl att tillåta.

Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas hos regeringen enligt 18 kap. 1 § miljöbalken.

I detta ärende har funktionschef Nina Storsveen beslutat och planarkitekt Anna Hendén varit föredragande. I den slutliga handläggningen har även länsjuristen Anne Persson från Samhällsavdelningen deltagit.

Nina Storsveen

Anna Hendén

Kopia till:
Göteborgs Stad

Ärendenummer
TRV 2012/1033
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2015-11-03
Sidor
1(3)



TRAFIKVERKET

Länsstyrelsen Västra Götaland
403 40 Göteborg

Kopla till:
Diariet

SVEA HOVRÄTT

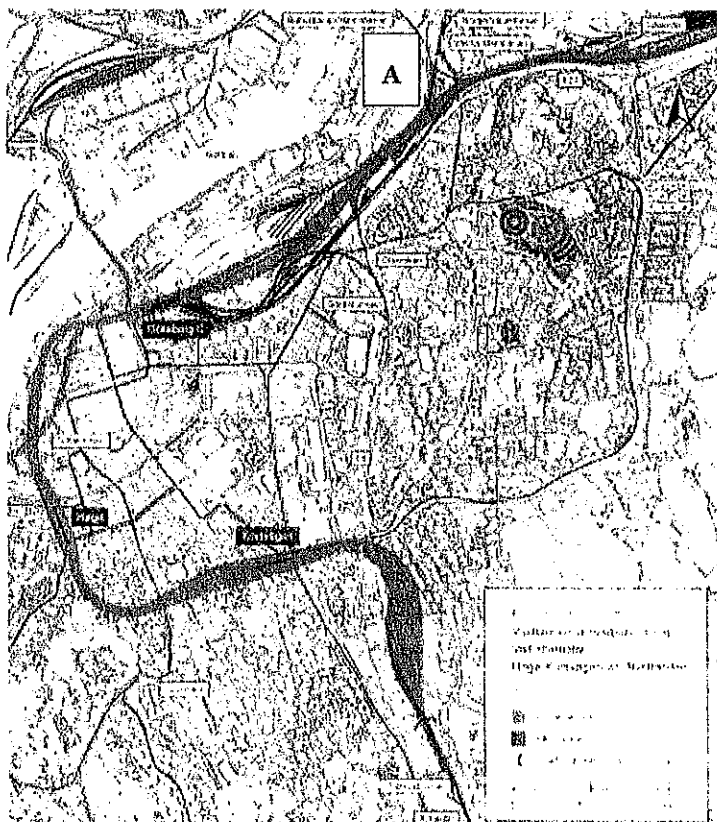
Ink 2018 -02- 23

Målnr
Aktbilaga

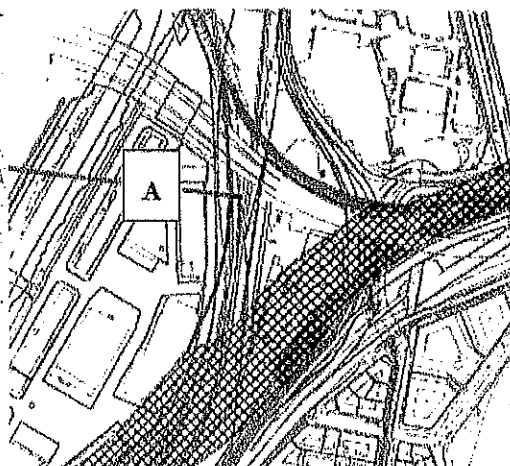
Begäran om länsstyrelsens beslut om två mindre avvikelser från tillåtlighetsprövad korridor för järnvägsprojektet Olskroken planskildhet i Göteborg Stad, Västra Götalands län.

Tillåtlighetsbeslutet

Regeringen tillåter i beslut daterat 2014-06-24 en utbyggnad av järnvägsanläggningen i Olskroken inom den korridor som tagits fram i samband med järnvägsutredningen för Västlänken. Trafikverket har nu arbetat fram en järnvägsplan benämnd Olskroken planskildhet.



Borttagen korridor i regeringens beslut om tillåtlighet



Trafikverket
Bo Lindgren
Telefon: 010-1231581
bo.lindgren@trafikverket.se

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

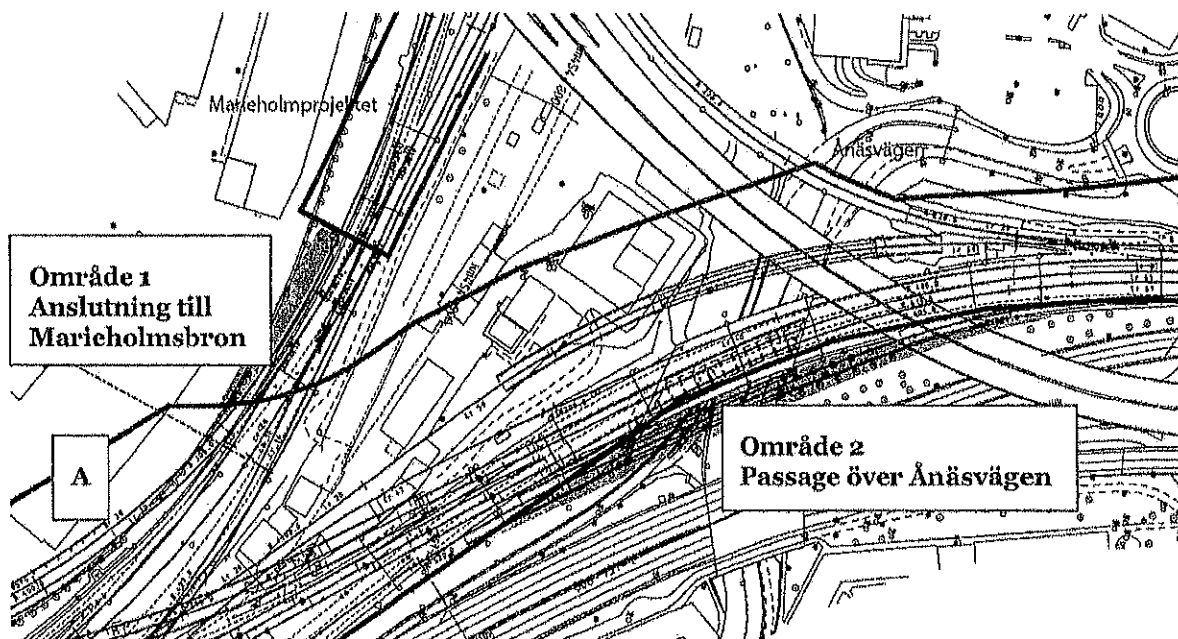
Område 1

Det första området som ligger utanför korridoren gäller ny järnvägsanslutning till den nya Marieholmsbron vars utbyggnad pågår. Området fanns med i järnvägsutredningen 2007, se fig A i figurerna ovan, men togs bort 2012 i Trafikverkets begäran om tillåtighets då man planerade att anslutningen skulle ingå i projekt Marieholmdförbindelsen. Så blev inte fallet på grund av att det inte var klart hur anslutningen skulle förläggas.

Nu föreslagna anslutning gäller ett ca 80 meter långt spår samt två nya växlar.

Det område som påverkas av den nya järnvägsanslutningen, utanför tillåtighetsprövad korridor och utanför befintligt järnvägsområde, ligger inom ett område som idag är planlagt för industriändamål och nyttjas för industri/handel. Området får enligt plan inte bebyggas och består av asfalterade ytor som nyttjas som körytor och parkering. I nuläget finns det möjlighet att köra runt bågbyggaderna som ligger närmast detta område. Trafikverket har bedömt att det även efter utbyggnad av järnvägsanläggningen kommer att vara möjligt att köra runt byggnaderna. För själva järnvägsanslutningen pågår en planändring till järnvägsändamål.

De fastigheter som berörs bedöms påverkas mindre än om all mark inom tillåtighetsprövad korridor skulle ha tagits i anspråk. Om så vore fallet skulle den södra byggnaden närmast intill berört område (se fig A) åtminstone till viss del ha behövts rivas.



Område 2

Det andra området utanför korridoren vid Änäsvägen består av befintligt järnvägsområde, vägområde, gång- och cykelväg samt spårväg. Det totala området är ca 2500 m² stort (ca 250 meter långt och ca 15 meter brett där det är som bredast).



Under arbetet med järnvägsplanen har Trafikverket studerat flera alternativa lösningar för järnvägsutbyggnaden över Änåsvägen. Förutsättningarna har varit följande:

- Ett nytt godsspår med anslutningar,
- Minst två spår ska vara öppna för trafik till Göteborgs C (säcken) under hela utbyggnaden,
- Västra Stambanans profil på uppspåret måste hållas lågt för att komma under nya spår för Västlänken söder om aktuell bro över Änåsvägen,
- De nya spåren, som knyter an till Västlänken vid passagen vid E6, måste också hållas lågt för att kunna passera under Partihallsförbindelsen.

Enligt aktuellt förslag till lösning behövs en ny järnvägsbro direkt söder om befintlig järnvägsbro som enligt Trafikverkets bedömning är en mindre sidoförskjutning av järnvägen? Denna blir permanent för Västra Stambanans nedspår. Befintlig bro nyttjas till övriga spår. Det spår som ansluter till Västlänken läggs på en upphöjd sektion för att komma i rätt höjdläge.

Minst två spår kan hållas öppna under byggtiden (nytt spår samt godsspåret). Befintlig bro behålls intakt vilket minskar störningar i form av trafik/buller/avfallshantering. Man undviker grundläggning i befintligt broläge vilket är positivt på grund av den stora mängd befintliga pålar som finns i marken.

De funktioner som finns i berört område kommer att upprätthållas även efter utbyggnaden men i något justerade lägen. Denna lösning bedöms därmed ge en mycket liten påverkan.

MKB

De två områdena ligger i ett redan exploaterat område och vi bedömer att föreslagna åtgärder inte innebär någon ny miljöpåverkan. Miljökonsekvenserna är beskrivna i en med Västlänken gemensam MKB som länsstyrelsen godkände 2014-11-20.

Enligt 17 kap 8 § miljöbalken begär Trafikverket härmed länsstyrelsens godkännande av dessa två mindre avvikelser från tillåtlighetsprövad korridor.

Med vänlig hälsning

Bo Larsson
Projektchef, Trafikverket

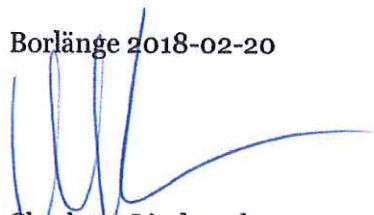
Fullmakt

Med stöd av 27§ myndighetsförordningen (2007:515) och för Trafikverket utfärdad arbetsordning befullmäktigar jag härigenom

Verksjuristen Ulf Edling

att överklaga Vänersborgs tingsrätt, mark och miljödomstol, deldom med mål nr M 638-16 och i övrigt föra statens talan genom Trafikverket vid Svea hovrätt, mark- och miljööverdomstol.

Borlänge 2018-02-20



Charlotta Lindmark
Chefsjurist

SVEA HOVRÄTT

Ink 2018 -02- 23

Målnr
Aktbilaga



SVEA HOVRÄTT

Ink 2018-02-23

Målnr
Aktbilaga

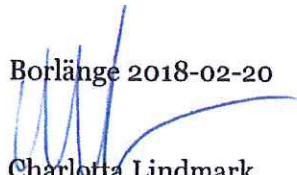
Fullmakt

Med stöd av 27§ myndighetsförordningen (2007:515) och för Trafikverket utfärdad arbetsordning befullmäktigar jag härigenom

Advokat Magnus Fröberg

att överklaga Vänersborgs tingsrätt, mark och miljödomstol, deldom med mål nr M 638-16 och i övrigt föra statens talan genom Trafikverket vid Svea hovrätt, mark- och miljööverdomstol.

Borlänge 2018-02-20


Charlotta Lindmark
Chefsjurist