

Järnvägsplan

Bandel 634, Lärje uppställningsspår

Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Samrådsredogörelse

2022-05-06

TRV 2020/50690



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Bandel 634, Lärje uppställningsspår, Samrådsredogörelse

Författare: Karin Hasselborn Wenner, Sweco

Dokumentdatum: 2022-05-06

Dokumentnummer: 16606-00-075-101

Ärendenummer: TRV 2020/50690

Projektledare: Terese Löfgren, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län	6
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 om utformning och miljöpåverkan	12
3.2.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län	12
3.2.2.	Samråd med Göteborg Stad	13
3.2.3.	Samråd med tågoperatörer	16
3.2.4.	Samråd med övriga myndigheter och ledningsägare	17
3.2.5.	Samråd med organisationer	18
3.2.6.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	18
3.2.7.	Övriga inkomna synpunkter	19

1 Sammanfattning

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

Samrådet är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen fram till kungörande och granskning av järnvägsplanen.

Samrådsprocessen har genomförts dels genom möten med Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Göteborg Stad och övriga myndigheter och organisationer, dels genom utskick till samrådsplatsen. 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 uppdaterades sedan inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, samt inför samråd om utformning och miljöpåverkan. Samrådet hölls i maj/juni 2021. På grund av pandemin skedde samrådet helt digitalt och samrådsmaterialet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Trafikverket tog emot ett tjugotal synpunkter.

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

2 Samrådsrets

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.

Då projektet kommer medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet ha en utökad samrådsrets enligt miljöbalken. Samråd ska då även ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Projektets samrådsrets har utgjorts av följande:

Myndigheter, organisationer, föreningar

Fastighetskontoret (FK), Göteborg Stad
Friluftsförbundet Lärjedalen
lokalavdelning
Försvarmakten
Göta Älv Fiskevårdsområde
Göteborgs ornitologiska förening (GOF)
Göteborgs stadsmuseum
Havs- och vattenmyndigheten
Higab
Kretslopp och Vatten (KoV), Göteborg
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

Här ingår de fastighetsägare vars mark kan beröras och andrafastighetsägare i närheten av projektet. Även delägare i samfälligheter, gemensamhetsanläggningar och innehavare av rättigheter ingår.

Allmänhet

3 Samråd

En viktig del vid planeringen av uppställningsbangården är dialogen med alla som berörs. Samråd är alla de muntliga och skriftliga kontakter som sker med myndigheter, organisationer, enskilt berörda och allmänhet om projektet. Syftet med samråd är dels att samla in den kunskap som finns om det aktuella området, dels att identifiera de synpunkter och intressen som är viktiga för planeringsarbetet.

Samråd har skett med samrådskretsen och processen beskrivs i kommande avsnitt. Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd i järnvägsplaneskedet återfinns under diarienummer TRV 2020/50690.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

I tidigt skede från juni 2019 till april 2020 har 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 samrådskretsen 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 2020 skickade Länsstyrelsen ett mail med synpunkter rörande bland annat hur Trafikverket planerar att minimera påverkan på 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.*

2020-11-12 hölls ett möte med Länsstyrelsen. Mötet var tvådelat och för första delen var fokus var att tydligare beskriva val av lokalisering. På mötet meddelade Länsstyrelsen att de inte såg behov av ytterligare utredningar eller undersökningar angående val av lokalisering för nya uppställningsspår i centralt läge. Behov och motiv för val var tillräckligt utredda. Den andra delen av mötet fokuserade på att sammanfatta innehållet i samrådsunderlaget inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Dessutom redovisades innehållsförteckning för MKB som en del i samrådet kring MKB:ns innehåll och utformning.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslutade den 10 december 2020 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken.

3.1.2. Samråd med Göteborg Stad

Ett inledande samråd hölls med Länsstyrelsen och Göteborg Stad 2020-05-28, se avsnitt 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. 2022-02-22: Hänsyn har tagits för att undvika påverkan på Lärjeån och dricksvattentäkt. Provtagningar har utförts.

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. 2022-02-22: Hänsyn har tagits för på skydda Lärjeån och dess naturvärden, infartsväg har lagts öster om planområdet för att inte påverka miljön norr om planområdet.

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 högvattensskydd. De kommer även ta hänsyn till SBKs villkor för planläggningen. Trafikverket tar till sig SBKs önskemål om alternativ infartsväg 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.

2020-10-27 hölls en presentation av projektet på Driftforum. På mötet diskuterades hur personal ska ta sig in till området Buss är inget alternativ, utan taxi används i större utsträckning om det ej finns bra närhet till spårvagn. Egen bil används eventuellt, men det kräver att personalen börjar och slutar på samma ställe. Det framkom även ett önskemål om att projektet har ett signalsamråd med berörda så att det från början blir rätt och för att samtidigt undvika problem som senare kan uppstå. Tågoperatörerna kan då ge input om signalplaceringar av tågvarmeposter, samt titta vidare på avfallshantering. Tågoperatörerna informerades även om att det är lokala samt regionala tåg som ska stå i uppställningsspåren. Via en ansökan kan även andra tåg stå där i mån av plats.

2020-11-19 hölls ett möte Västtrafik. Syftet var att projektet skulle få mer vetskap om vilka förutsättningar som ska gälla kopplat till ev fekaliespår/städplattform. På mötet framkom att Västtrafik önskade 7,5 meter mellan spåren (helst utan objekt inom denna yta) och att viss del av spåret kan ligga i kurva. De ansåg att det är lämpligt med någon form av vändplats och parkering i anslutning till fekalieanläggningen och att servicevägarna var grusade, med en vägbredd för att klara 1,5 m breda fordon. Västtrafik meddelade även att mest trafik kommer ske morgon och kväll, cirka halverad trafik mitt på dagen.

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. 2022-02-22: Fortsatt dialog har skett under projektets gång, se även avsnitt o.

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 infartsväg 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. 2022-02-22: Fortsatt dialog har skett under projektets gång, se även avsnitt o.

Naturvårdsverket delade Trafikverkets bedömning om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att ett alternativ som inte påverkar Natura 2000-området ska ingå 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 bärlast 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. 2022-02-22: Hänsyn har tagits till synpunkterna.

SGI påpekade vikten av att klargöra 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. 2022-02-22: Hänsyn har tagits till synpunkterna.

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. 2022-02-22: Hänsyn har tagits till synpunkterna.

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

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta planarbetet. 2022-02-22: Hänsyn har tagits till synpunkterna.

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 vetenskap 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. 2022-04-28: Länsstyrelsen ansåg att projektet utgör betydande miljöpåverkan så en miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram där miljökonsekvenserna har beskrivits. Alla arrendatorer är nu uppsagda och avhysta.

3.2. Samråd om utformning och miljöpåverkan

Samråd har skett kontinuerligt under samrådshandlingsskedet. En större riktad samrådsaktivitet med framtagna samrådsmaterial hölls i maj/juni 2021. På grund av pandemin skedde samrådet helt digitalt. Inbjudan skickades ut 20 maj till samrådskretsen att samrådsmaterialet fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Eventuella synpunkter önskades senast 16 juni 2021. Trafikverket tog emot ett tjugotal synpunkter som redovisas under respektive underrubrik nedan.

3.2.1. Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län

2021-02-25 hölls möte om buller. Inget behov av bullerskyddsåtgärder behövs för projektet. På mötet redovisades även att en ledningsomläggning kommer ske strax söder om allén i områdets norra del.

2021-03-04 hölls ett möte om skyddade arter, främst fåglar och där det beslutades att inga ytterligare fågelinventeringar behöver göras, så länge projekteringen inte förändras.

2021-03-17 hölls ett möte om eventuell påverkan på Natura 2000-området vid Lärjeån, där Trafikverket meddelade att inga direkta intrång beräknas ske i Natura 2000-området varken i bygg- eller driftskedet. Andra störningar som kan uppkomma under bygg- eller driftskedet diskuterades också. Trafikverket bedömer inte att en tillståndsprövning kommer vara aktuell, Länsstyrelsen påpekade att en slutgiltig bedömning får göras längre fram i samband med MKB-arbetet.

2021-11-11 hölls ett möte med fokus på eventuell negativ påverkan på fåglar, groddjur, fladdermöss och hasselmus. Länsstyrelsen delade Trafikverkets syn på behov av artskyddsdispenser. En artskyddsdispens kommer krävas några fågelarter.

I september 2021 skickade **Länsstyrelsen** sitt samrådsyttrande där de framlade hållningen att framtagna handlingar kan ligga till grund för fortsatt planering. I tillägg till det lämnade Länsstyrelsen synpunkter och upplysningar för Trafikverket att ta åt sig i det fortsatta arbetet gällande buller, vibrationer, masshantering, förorenade områden, naturmiljö, vatten, översvämning, risker och säkerhet, samt kulturmiljö.

Länsstyrelsen meddelade att deras bedömning om betydande miljöpåverkan från december 2020 står kvar, och avseende naturmiljön konstaterade Länsstyrelsen att det kan bli aktuellt med tidsrestriktioner för att undvika negativ påverkan på fridlysta arter och djurliv inom Natura 2000-området. Med tanke på påverkan av Natura 2000-området önskar Länsstyrelsen ett förtydligande gällande vilken funktion Lärjeholmsvägen kommer ha efter byggskedet.

Länsstyrelsen önskar att avvägningarna och bakgrunden till beslut om banvallens höjdsättning ska framgå och bli tydligare i kommande handlingar då höjdsättningen är en viktig del av översvämningsskyddet. Länsstyrelsen lyfte att det inte finns några skyddsåtgärder reglerade och lyfte också att skyddsåtgärder relaterade till höjder inte var reglerade på plankartor, något som förväntas regleras på kommande plankartor.

Avseende risker och säkerhet ställde sig Länsstyrelsen frågande till om det verkligen går att säkerställa att farligt gods inte kommer hanteras på uppställningsspåren, då det är av Länsstyrelsens uppfattning att ingenting hindrar farligt gods att transporteras till uppställningsspåren. Med det som grund önskade Länsstyrelsen att Trafikverket i kommande järnvägsplan förtydligar och klarlägger de specifika funktionerna uppställningsspåren kommer uppfylla.

Slutligen, kopplat till kulturmiljön, underströk Länsstyrelsen förväntan att Trafikverket tar stor hänsyn till de aspekter som Länsstyrelsen lyfte fram i beslutet om betydande miljöpåverkan.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för Länsstyrelsens synpunkter och tar med dem i det fortsatta arbetet. Byggbuller kommer att utredas och konsekvenser kommer att beskrivas i järnvägsplanens granskningshandling. Gällande Lärjeholmsvägens funktion efter byggskedet, och dess påverkan på Natura-2000 området, vill Trafikverket förtydliga att Lärjeholmsvägen norr om Lärjeån och över Lärjeån inte kommer nyttjas av projektet i driftskedet, denna väg inte kommer användas för att nå uppställningsspåren. Lärjeholmsvägen kommer endast användas för en mindre andel personbilstrafik under byggskedet. Projektet skapar inte nya målpunkter däremot tas målpunkter bort, såsom kolonilotterna.

När det gäller banvallens höjdsättning så har ett särskilt PM tagits fram med fokus på detta och konsekvenserna av höjdsättningen och eventuella behov av skyddsåtgärder kommer att förtydligas i järnvägsplanens granskningshandling. 2022-04-28: Efter samrådet har en justering gjorts avseende höjden på anläggningen. Miniminivån på järnvägsspåren höjs till +4,0 och kommer då att uppnå krav både med hänsyn till skyfall och översvämningrisk fram till år 2100. Trafikverket har inte sett behov av några skyddsåtgärder som behöver fastställas på plankartorna.

Avseende de risker Länsstyrelsen lyfte gällande farligt gods hänvisar Trafikverket till ändamålen för Lärje uppställningsspår. Ändamålet är att persontåg som kommer trafikera Västlänken ska kunna ställas upp på Lärje uppställningsspår när de inte används. Ingen godstrafik planeras trafikera bangården.

Gällande kulturmiljön finns landskapsanalys framtagen och gestaltningen kommer beskrivas mer i det Gestaltningssprogram som håller på att tas fram. 2022-02-22: Ett Gestaltningssprogram har tagits fram och kommer ingå som en del av järnvägsplanen.

3.2.2. Samråd med Göteborg Stad

2020-12-17 hölls ett möte med Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Fastighetskontoret, Park och Natur samt Kretslopp och Vatten. Även Miljöförvaltningen var inbjudna, men deltog ej. På mötet presenterades val av infartsväg.

Från och med januari 2021 har en arbetsgrupp skapats för ökad framdrift av den nya detaljplanen för Trafikverkets och Kretslopp och vattens nya anläggning. På mötena exempelvis plangränser, tidplan och behov av kompensationsåtgärder diskuterats. Arbetsgruppen har medlemmar från Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Fastighetskontoret, Kretslopp och Vatten och Trafikverket och möten har hållits varannan vecka för att skapa framdrift med detaljplanen. Totalt har ett trettiotal möten hållits.

Dessutom har möten hållits vid ett flertal tillfällen för att diskutera samverkansavtal och genomförandeavtal mellan Trafikverket och Göteborg Stad.

2022-01-21 hölls ett möte med Trafikkontoret för att diskutera byggnation av ny bro över spårvägen, möjligheter till avstängning av spårvägstrafiken, samt tillfällig plankorsning, samt behov av avtal mellan parterna. Även risk för sättning i samband med grundvattensänkningar togs upp

Miljöförvaltningen, Park- och Naturförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, samt Kretslopp och vatten har inkommit med gemensamt yttrande

via **Stadsledningskontoret** och bilaga med Kretslopp och vattens yttrande. I remissvaret framgick det att Staden är positiv till projektet och förutsätter att Trafikverket ansvarar för och bekostar samtliga åtgärder som krävs för genomförandet av projektet.

Staden refererade till översiktsplanen och Lärje som ett område under utredning för framtida kommunikation (älvförbindelsen Lärje) och tog upp att den nya detaljplanen och järnvägsplanen inte bör förhindra eller försvåra framtida älvförbindelse.

Med den befintliga spårvägen i beaktande lyfte Staden att det är viktigt att anläggningen inte har en negativ påverkan på spårvägen eller försvårar planerad hastighetshöjning på Angeredsbanan. Staden lyfte också fram att marken som används permanent eller tillfälligt för järnvägsändamål behöver ha ett avstånd på minst 7 meter till spårvägens yttersta räls.

Staden påpekade behovet av högvattenskydd och att det är viktigt att vatten- och avloppsledningarna kan vara i drift under byggnationen av uppställningsspåren. Utformningen av slänter och diken bör säkerställa tillräcklig fördröjning och rening av dagvatten.

Med hänsyn till omgivningen framhävde Staden att Trafikverket behöver lägga stor omsorg på att minska järnvägsanläggningens störningar på omkringliggande omgivningar med avseende på gestaltning, buller och vibrationer med mera. För att minska påverkan på omgivningen måste nyttjande och utformning ske i samråd med kommunens förvaltningar. Staden framförde också åsikter om att den föreslagna bommens placering vid infartsvägens anslutning till Lärje stationsgata.

Vidare poängterade Staden att projektets negativa effekter utifrån ett ekologiskt och ett socialt perspektiv bör kompenseras på annan plats. Bland annat bör förlorade träd utjämnas med nyplantering av träd och de sociala värdena som mötesplatser bör ersättas genom kompensation på annan plats eller av annat värde inom området.

Göteborgs Stad avslutade sitt remissvar med följande övriga synpunkter:

- Att Staden utgår ifrån att en rationell och ändamålsenlig fastighetsindelning eftersträvas.
- Förslag om att infartsvägen ianspråk tas med äganderätt genom 3D-fastighetsbildning.
- Att teknikhus, fekalieanläggning, stängsel och etapp 2 bör redovisas på illustrationskartan.
- Att stängsel bör placeras enligt detaljplan.
- Att Trafikverkets landskapsanalys (2021-04-29) sidorna 7-9 refererar felaktigt till ett område som västra Alelyckan och att det rätta namnet är norra Marieholm/Skräppekärr.

Trafikverkets svar: Trafikverket förtydligar att ett genomförandebrev är framtaget som reglerar kostnadsfördelningen mellan Trafikverket och Staden.

Avseende framtida lärjelänk har en översiktlig utredning gjorts som visar att den är möjlig och Staden har 2021-03-09 på detaljplanemöte ansett sig nöjda med resultatet.

För att inte skapa negativa konsekvenser för spårvägen har Trafikverkets projektering skett i samverkan med Trafikkontoret. Projekteringen är anpassad till Trafikkontorets planerade hastighetshöjning.

Trafikverket ansvarar för högvattenskydd av sina anläggningar. En utredning har gjorts avseende vilken höjd som är lämplig på anläggningen och vilka åtgärder som kan göras i

ett senare skede för att skydda mot ökade högvattennivåer. När det gäller hantering av ledningar är Göteborgs Stad är delaktiga i hela processen för att säkerställa att behov tillgodoses. Trafikverket har säkerställt att tillräcklig kapacitet finns för fördröjningen av dagvatten från Trafikverkets anläggning. 2022-04-28: Efter samrådet har en justering gjorts avseende höjden på anläggningen. Miniminivån på järnvägsspåren höjs till +4,0 och järnvägen kommer då att uppnå krav både med hänsyn till skyfall och översvämningsrisk fram till år 2100. Inget behov finns då av extra högvattenskydd,

Buller- och vibrationsutredningen visar att förändringen gällande störning blir marginell, inga riktvärden kommer överskridas, varför inga buller- eller vibrationsåtgärder behövs. När det gäller gestaltning har stor vikt lagts vid att förstärka de kvaliteter som finns idag till exempel mot Lärjeåns dalgång och trädridån mot spårvägen. Samverkan har skett med Park och Natur för att skapa ett helhetsgrepp kring gestaltning. När det gäller bommens placering så den efter dialog med Staden och fastighetsägare flyttats närmare bron.

Odlingslotterna är redan uppsagda. Staden har sagt upp och ansvarar för avflyttningen samt dess konsekvenser. En situation som är gällande oberoende av Trafikverkets anläggning. I dialog med Staden och då främst Park och Natur kommer ytan norr om Trafikverkets anläggning att göras om till naturmark, vilket gör att rekreationsområdet kring Lärjeåns dalgång utökas. Avseende kompensation av förlorade träd, har Trafikverket lagt stor vikt på att bevara så stor andel av den trädridå som möjligt längs spårvägen, dessutom föreslås plantering av nya buskar och träd där det är lämpligt, även andra typer av kompensations/skyddsåtgärder för artskydd diskuteras för ytan norr om järnvägsanläggningen.

När det gäller fastighetsindelning så önskar även Trafikverket att den är rationell och ändamålsenlig och dialog förs med Staden om den. Efter dialog har det beslutats att infartsvägen ska ägas av Trafikverket, medan bron över spårvägen tas med servitut. Då varken fekalieanläggningens placering eller omfattningen/utformningen på etapp 2 är beslutad kommer dessa inte att redovisas, inte heller teknikhusens exakta omfattning, däremot redovisas teknikytorna och stängselplaceringen. Stängsel placeras i huvudsak i Järnvägsplanens gräns utifrån markbehov nära anläggningen för att inte onödigt mycket mark skall tas i anspråk. Trafikverket tackar slutligen för att felaktig hänvisning i landskapsanalysen uppmärksammas.

I Kretslopp och vattens yttrande ingick punkter om behov av ändringar i planhandlingar, generella kommentarer och frågor, avfall och VA. Kretslopp och Vatten önskade att Trafikverket i avsnitt 9 Markanspråk och pågående markanvändning, samt på plankartor, redovisar U-områden. Den andra önskade ändringen är att tillfälligt markanspråk med nyttjanderätt, samt plankartor, justeras.

Kretslopp och vatten hade även några generella kommentarer och frågor avseende formuleringar i samrådshandlingen. Dessa rörde bland annat önskemål om avstängningsmöjlighet av diken/pumpstation för uppsamling av eventuellt släckvatten/spill med tanke på närheten till råvattenintaget och vattentäkt och en fråga om varför Göta Älv saknas gällande miljökvalitetsnormer för vatten. Vidare ansåg Kretslopp och vatten att Trafikverket bör utreda avfallshantering för kommande anläggning och byggnader.

I relation till VA framförde Kretslopp och Vatten att samtliga ledningar måste vara i drift under järnvägsplanens byggnation och drift. Kretslopp och Vatten påpekade också att det i

samrådshandlingen inte framgår något behov av fekalieanläggningen och att det inte framgår vad som efterfrågas gällande brandvatten. Gällande dagvatten, skyfall och höga vattennivåer i hav och vattendrag tryckte Kretslopp och vatten på att det är viktigt att Trafikverkets projekt inte medför en försämrad situation för staden.

Trafikverkets svar: U-områden redovisas i detaljplanen. Det tillfälliga markanspråket som redovisades vid samrådet vara bara preliminärt och kommer minskas och anpassas i dialog med Kretslopp och vattens önskemål. 2022-02-22: Det tillfälliga markanspråket har anpassats.

Trafikverket tar till sig de generella synpunkterna och kommentarerna i vidare projektering och dialog med Kretslopp och Vatten. Då inget farligt gods kommer trafikera bangården ses dock inget behov av avstängningsmöjlighet av diken/pumpstation. I dagsläget ses inget behov av avfallshantering för uppställningsspåren. Kortare stopp kommer behövas under ledningsomläggningar. Trafikverket strävar efter att dess påverkan skall bli så liten som möjligt. Fekalieanläggningen är inte inkluderad i Trafikverkets beställning i dagsläget. Eventuella behov får diskuteras vidare. Trafikverket ansvarar för dagvattenhantering och skyfallshantering för sin enskilda anläggning. Inget behov av brandvatten har identifierats. Räddningstjänsten har yttrat sig på samma underlag och har inget övrigt att önska.

3.2.3. Samråd med tågoperatörer

SJ AB inkom med ett yttrande innehållande ett antal synpunkter och frågeställningar. Dessa rörde frågor om fjärrtrafiken (SJ) kommer att tilldelas uppställningskapacitet på uppställningsspår i Lärje eller varför de tillkommande 1000 m spår inte byggs i den första etappen. De undrade även var platsen finns för anslutning till depå som drivs av annan part. Dessutom undrade de även om det kommer finnas direkt spårförbindelse mellan Olskrokshallen öster ände och Lärje bangård eller mellan spår 75 och Lärje bangård.

Utöver frågorna noterade SJ AB att utdragsspår bör vara minst 200 m då SJ sannolikt har snabbtåglängder upp mot 200 m. I yttrandet uttryckte SJ AB att information saknas om plattformar, hårda ytor, gångvägar, serviceledningar, personalparkeringar, vattentrycksmöjligheter och eluttag för städmaskiner. SJ AB framförde också önskemål om god bangårdsbelysning, växelställare i höjd med förarhytt samt uppförningsbara växlar.

Trafikverkets svar: Trafikverket kommer inte projektera för fjärrtåg, SJ AB har dock rätt att söka uppställningsplats enligt lag. Bangården byggs ut i etapper av kostnadsskäl, kapaciteten anses tillräcklig. Behovet av depå täcks in i Pilekrogens utformning. Anslutningar kommer endast finnas riktning mot Sävenäs och vidare mot Västra Stambanan. Synpunkter om anläggningens utformning och utrustning besvaras av Trafikverket i direkt dialog med SJ.

Västtrafik påtalade vikten av att anläggningen utformas så att den kan inrymma en funktion för fekaliehantering från tågen.

Trafikverkets svar: Trafikverket har en pågående dialog med Jernhusen för att möjliggöra den funktionen. 2022-04-28: Funktion för fekaliehantering hanteras inte inom järnvägsplanen.

3.2.4. Samråd med övriga myndigheter och ledningsägare

2020-10-29 hölls ett möte med Tele 2, Telenor, IP-Only, Göteborg Energi, Gothnet, Vattenfall och Skanova. På mötet beskrevs projektet, dess mål och framdrift, befintliga ledningars påverkan av den nya anläggningen och behov av eventuella ledningsomläggningar.

2020-11-03 hölls möte med Kretslopp och Vatten för att diskutera påverkan på befintliga ledningar och redovisning av projekteringsläget. På möte 2021-01-21 diskuterades gemensamma frågor såsom behov av instängsling och avfallshantering, utformning av servicevägar, samt omfattning på skyfallsanläggning. Fortsatta möten har även hållits 2021-01-22, 2021-02-26 2021-03-31, 2021-05-12, 2021-06-08 och 2021-12-08 där fokus har varit behov av omläggning av ledningar, hur dessa kan utformas, samt diskussion om kostnadsfördelning och behov av genomförandeavtal.

2020-11-05, möte med GENAB. På mötet diskuterades detaljfrågor kopplade till ledningsomläggningar, såsom omfattning på påverkan, fördelning av kostnader och behov av ansökningar och avtal. Fortsatta diskussioner har sedan skett på möte 2021-01-15 och 2021-02-04. En stor fråga har varit en större omläggning av styrkablar, som förläggs i Gamlestadsvägen och sedan korsar planområdet norr om spåren, söder om trädallén i norr, för att inte påverka järnvägsanläggningen. Fokus har även varit på omförläggning av befintligt elstråk (med bland annat högspänningsledningar upp till 130 kV) som korsar spårområdet i söder. 2021-07-01 hölls ett kortare avstämningsmöte för att uppdatera GENAB om det senaste i projektet. 2021-12-07 hölls ytterligare ett möte för att diskutera behov av ledningsomläggningar samt behov av uträttning av genomförandeavtal.

2020-11-12 hölls möte med Vattenfall. På mötet diskuterades skyddsavstånd från ankomstspåren och uppställningsspåren till Vattenfalls luftledning och stolpar i norr. Diskussionerna fortsatte på möte 2021-04-06 där olika skyddsavstånd i höjdlädd och sidled mellan Trafikverkets och Vattenfalls anläggningar beslutades. På möte 2021-05-10 gjordes vissa förtydliganden i frågan. 2021-06-16 redovisades slutligen Trafikverket förslag till ny anläggning och hur den följer de skyddsavstånd som beslutats på tidigare möten.

2021-01-14 hölls ett möte med Göteborg Stadsmuseum angående omfattning på arkeologisk utredning.

2021-02-04 hölls möte med Gothnet, Tele 2 och Skanova. På mötet beskrevs projektets framdrift och tidplan, samt detaljfrågor kopplade till ledningsomläggningar, fördelning av kostnader och behov av ansökningar och avtal.

2021-02-04 hölls möte med Trafikverket ang befintlig dagvattenpumpstation och ledningar kopplade till denna för att diskutera eventuellt behov av ledningsomläggning.

2021-02-04 hölls möte med GEGAB. På mötet beskrevs projektets framdrift och tidplan, samt detaljfrågor kopplade till ledningsomläggningar, fördelning av kostnader och behov av ansökningar och avtal. 2021-04-22 hölls ytterligare ett möte då hantering av befintlig korsande gasledning diskuterades. 2021-12-07 fortsatte diskussion kring korsande gasledning samt behov av att upprätta genomförandeavtal.

2021-11-18 hölls möte med Provexa. På mötet beskrevs projektets framdrift och tidplan och behov av att upprätta genomförandeavtal. Trafikverket efterfrågade även mer information om Provexas ledningar.

2021-12-08 hölls möte med Skanova. På mötet beskrevs projektets framdrift och tidplan, behov av omläggning av ledning, samt behov av att upprätta genomförandeavtal.

2022-01-17 hölls ett möte med Gothnet ang behov av genomförandeavtal, pga ledningsflytt.

Räddningstjänsten i Storgöteborg återkom med yttrande att tidigare givna synpunkter har hörtsammats av Trafikverket och att inget av relevans för de frågor som räddningstjänsten bevakar i ärenden som detta har tillkommit eller ändrats sedan förra samrådet.

SGI informerade att den tidigare ståndpunkten om klarläggande av förutsättningar för bakåtskred kvarstår. Därtill önskade SGI att klarläggningen inkluderas i kommande MKB.

Trafikverkets svar: Den efterfrågade klarläggningen ingår i uppdraget och kommer redovisas i underlaget till planen. 2022-02-22: Risk för bakåtskred har utretts.

Uppställningsbangårdens förstärkningsåtgärder kommer bidra positivt till att öka säkerheten mot skrev i området, vilket beskrivs i MKB och planbeskrivning.

Försvarsmakten önskade att den tillfälliga väg som nyttjas vid byggnation ska behållas efter byggnationens färdigställande, och att vägen ska ha en fordonsbredd på 4,2 meter samt att den ska klara axel- och boggitryck på 12 respektive 30 ton samt. Därtill önskade Försvarsmakten att Trafikverket säkerställer fria utrymmen om mins 15 meter för att möjliggöra byggande av tillfälliga ändlastkajer och förflyttning av större fordon vid behov. Slutligen ställde sig Försvarsmakten positiva till om ett eller flera spår förlängs till 700 meter.

Trafikverkets svar: Den tillfälliga vägen kommer bevaras men inte utökas enligt Försvarsmaktens önskemål. Fria utrymmen om minst 15 meter i slutet av berörda spår möjliggörs med nuvarande projektering, under förutsättning att berörda spår görs strömlösa. Gällande förlängningen av ett eller flera spår till 700 meter är inte möjligt att uppfylla inom projektet.

Strålsäkerhetsmyndigheten återkom med generella riktlinjer om strålskyddssäkerhet, med fokus på leukemirisker för barn som varaktigt exponeras av lågfrekvent strålning.

Trafikverkets svar: Planområdet är väl avskilt från övrig bebyggelse, därmed kommer inga vidare åtgärder att behöva vidtas.

Ledningsägarna **Göteborg Energi** och **Vattenfall** lämnade huvudsakligen information om sina anläggningar, samt generella riktlinjer och bestämmelser kring dem. Göteborg Energi underströk behovet av u-områden, och att de räknar med att u-områden tas med i planförslaget.

Trafikverkets svar: Trafikverket har kontinuerliga möten med ledningsägarna för att nå samsyn kring hur befintliga ledningar ska beaktas. När det gäller u-områden för ledningsrätt hanteras detta i detaljplanen.

Elsäkerhetsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, SGU och SMHI meddelade att de avstod från att yttra sig i ärendet.

3.2.5. Samråd med organisationer

Branschorganisationen **Sveriges Åkeriföretag** meddelade att de inte hade några synpunkter i ärendet.

3.2.6. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Fastighetsägaren **SFF Properties** inkom med ett önskemål om grindplacering på Lärje stationsgata. Karta med utritad grindplacering bifogades i yttrandet.

Trafikverkets svar: Grinden byts ut mot en bom som flyttas närmare bron enligt fastighetsägarens önskemål.

3.2.7. Övriga inkomna synpunkter

Inga synpunkter har inkommit.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se