



Regeringen
Miljödepartementet
103 33 STOCKHOLM

Utbyggnad av Västlänken, tågtunnel under Göteborg mellan Olskroken och Almedal

1. Begäran om tillåtlighetsprövning

Trafikverket överlämnar frågan om utbyggnad av Västlänken, tågtunnel under Göteborg mellan Olskroken och Almedal, till regeringen för prövning enligt 17 kap. miljöbalken.

Till stöd för regeringens prövning överlämnas järnvägutredning med miljökonsekvensbeskrivning och övriga handlingar i ärendet enligt förteckning sist i detta dokument. Korridoren för utbyggnadsalternativet redovisas på karta, bilaga 1.

Själva järnvägsanläggningen kommer att finnas i tunnel liksom stationernas plattformar. Det är detta som ingår i järnvägsanläggningen och för vilket tillåtlighet söks. Från denna anläggning kommer uppgångar att finnas till olika entréer ovan jord. I dagsläget är detaljerna kring tunnelutformning inte klara. Yttre delar av räddningstunnlar samt utgångar från de underjordiska stationerna kan komma att placeras delvis utanför korridoren. Dessa anordningar omfattas inte av tillåtlighetsansökan.

Trafikverket föreslår följande villkor:

- Den inom korridoren närmare lokaliseringen och utformningen av järnvägen ska, efter samråd med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs stad, planeras och utföras så att negativa konsekvenser på kulturmiljön så långt möjligt begränsas.
- Trafikverket ska, efter samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län samt Göteborgs stad, upprätta en plan för omhändertagande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid anläggande av järnvägen.
- Trafikverket ska efter samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs stad utarbeta riktlinjer för projektet för att minimera risken för översvämningar. Utifrån en samlad bild av scenarier om framtida havsnivåhöjningar ska utredningar och bedömningar av erforderliga åtgärder ske kontinuerligt under projekteringen och ta hänsyn till översvämningsproblematiken och 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.

2. Trafikverkets yttrande

Med *valt alternativ* avses alternativet Haga – Korsvägen via Älvstranden.

2.1 Trafikverkets samlade bedömning

Mot bakgrund av vad som framkommit i järnvägsutredningen, inklusive därefter genomförda kompletterande utredningar, och den breda belysning som ärendet fått genom remissförfarande anser Trafikverket att en utbyggnad av Västlänken, tågtunnel under Göteborg mellan Olskroken och Almedal inom korridor enligt valt alternativ, är förenlig med miljöbalkens bestämmelser och därför bör tillåtas.

2.2 Bakgrund och behov av utbyggnaden

Sedan slutet av 1990-talet har kapacitetsproblemet i järnvägssystemet i och kring Göteborg varit växande. I början av 2000-talet inleddes därför ett organiserat samarbete mellan Banverket, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgsregionens kommunalförbund och Göteborgs stad. Samarbetet syftade till att utveckla järnvägsnätet i Göteborg så att det kan rymma fler tåg och samtidigt öka tillgängligheten till flera viktiga målpunkter i Göteborg. Kapacitetsbristen i Västsverige är idag mycket påtaglig och hindrar en angelägen utveckling av järnvägstrafiken. Störningar med stora förseningar för persontrafiken som följd är vanliga. Den kraftigt ökade godstrafiken är hänvisad till tider på dygnet då det finns utrymme på spåren.

Andelen resenärer som använder kollektiva färdmedel till och från Göteborg är mycket låg jämfört med till exempel Stockholm och Oslo. Det är därför nödvändigt att bygga ut kollektivtrafiken för att begränsa ökningen av vägtrafiken och den påverkan på miljön som den medför. Bättre tågförbindelser är en förutsättning för att nå målet att fördubbla antalet resor i kollektivtrafiken fram till år 2025. Målet har lagts fast i det kollektivtrafikprogram som antagits i Göteborgsregionens förbundsstyrelse år 2008. Genom att Göteborgs central öppnas för genomgående trafik kan tågtrafiken i hela regionen knytas ihop med viktiga knutpunkter i och utanför Göteborg.

Göteborg C är navet i Västsveriges spårssystem och har länge varit maximalt nyttjad. En orsak till den begränsade kapaciteten är att Göteborg C är en så kallad säckstation där tågen inte kan passera igenom. Trots successiva trimningsåtgärder har Göteborg C inför 2013 års trafikering förklarats som överbelastad. Att höja kapaciteten vid Göteborg C är en förutsättning för att nyligen genomförda och planerade utbyggnader ska få avsedd effekt.

Västlänken ingår i den nationella planen för transportsystemet 2010-2021 och är även delfinansierad i det Västsvenska paketet.

Nyanläggning av järnväg avsedd för fjärrtrafik utgör provningspliktig verksamhet enligt 17 kap. 1 § 3 miljöbalken. Den planerade järnvägen, Västlänken, är i första hand avsedd för pendeltågstrafik. Järnvägen omfattas därför inte av kravet på tillåtlighetsprovning enligt nämnda bestämmelse. I 17 kap. 3 § miljöbalken anges att regeringen får förbehålla sig provningen av tillåtligheten i visst fall 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. Med hänsyn till att järnvägen

berör ett område som utpekats som riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken samt till projektets omfattning och dess betydande inverkan på omgivningen, föreslår Trafikverket att regeringen prövar tillåtligheten av den planerade järnvägen enligt 17 kap. miljöbalken.

2.3 Utredningar

Genom årens lopp har flera utredningar gjorts av Banverket och dessförinnan av Göteborgs stad om hur kapaciteten vid Göteborg C skulle kunna höjas. För 20 år sedan presenterade staden ett utbyggnadsförslag i tunnel under centrala staden med syftet att binda samman Västra Stambanan/ Bohusbanan/Bergslagsbanan med Västkustbanan/Boråsbanan. I en idéstudie från 2001 diskuterades olika tänkbara åtgärder på kort, medellång och lång sikt utifrån fyrstegsprincipens metodik. Här utvecklades idén om en ny länk i form av en tunnel under Göteborg för att lösa problemen på lång sikt.

En förstudie genomfördes under 2002 i samverkan med Göteborgs stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västtrafik och Västra Götalandsregionen. Förstudien behandlade fem olika tunnelalternativ och ett förstärkningsalternativ. Länsstyrelsen beslutade 2003 med förstudien som grund att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, se bilaga 4 e ii.

I den efterföljande järnvägsutredningen studerades tre alternativa sträckningar för en ny tunnel under Göteborg med nya stationer. Därutöver utreddes ett förstärkningsalternativ innebärande en ny tunnel bredvid Gårdatunneln längs befintlig bana mellan Olskroken och Almedal. Järnvägsutredningen och med den integrerad miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ställdes ut under våren 2006. Samtidigt skickades utredningen inklusive MKB till ett stort antal remissinstanser.

Efter järnvägsutredningen men före dåvarande Banverkets beslut har några kompletterande utredningar tagits fram. En utredning om de regionala utvecklingseffekterna togs fram hösten 2006. Avsikten med den var att belysa de effekter som inte till fullo fångas upp i den traditionella samhällsekonomiska kalkylen, däribland effekten av en regionförstoring. Särskilda utredningar har gjorts för att analysera kostnaderna för att använda tunnelbormaskin och för att studera vilka av utredningsalternativen som går att ansluta till Västkustbanan i Almedal och/eller genom Safjället till Mölndal. Efter dessa utredningar hölls nya samrådsdiskussioner med Göteborgs Stad, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västtrafik, Västra Götalandsregionen och Vägverket innan dåvarande Banverket valde alternativ i december 2007. Eftersom projektet då saknade finansiering avstannade det och arbetet med tillåtlighetsprövningen startade inte.

När finansieringsfrågan nu fått sin lösning har flera år förflutit sedan järnvägsutredningen togs fram varför det funnits skäl att uppdatera handlingarna i vissa delar. Vilka kompletterande utredningar som gjorts efter att beslut om alternativ fattades framgår av remisshandlingarna. De berör bland annat områdena samhällsekonomi, kulturmiljö, stadsutveckling och ytterligare analys av byggmetod. Utbyggnadskorridoren har också justerats jämfört med vad som redovisades i järnvägsutredningen, se karta bilaga 2.

Järnvägsutredningen med tillhörande miljökonsekvensutredning samt ovan redovisade kompletterande utredningar jämte den redovisning som följer nedan utgör enligt Trafikverkets bedömning ett tillräckligt underlag för regeringens tillåtlighetsprövning.

Under förutsättning att regeringen tillåter att den nya järnvägen byggs enligt valt alternativ kommer järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning att utarbetas. Detta medför ett omfattande utrednings- och projekteringsarbete på detaljerad nivå. Järnvägsplanarbetet bedrivs i samverkan med bland annat Länsstyrelsen, Göteborgs stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Detta arbete har påbörjats.

2.4 Kort beskrivning av projektet

Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. De planerade spåren är i första hand avsedda för regionala persontransporter men genom att delar av nuvarande banor avlastas ökar kapaciteten i hela systemet och för alla slags tåg. Planerad tågtunnel gör det möjligt att köra genomgående pendeltåg, till exempel mellan Alingsås och Kungälv. Under normala förhållanden ska inga godståg trafikera Västlänken.

Västlänken i valt alternativ utformas med två spår och underjordiska nya stationer vid Göteborg C, Haga och vid Korsvägen. Planeringen nu är att stationen vid Göteborg C utformas som fyrspårsstation medan stationerna vid Haga och Korsvägen utformas som tvåspårsstationer. Projekteringen ska dock även förbereda dessa för fyrspårsstationer och korridoren är anpassad för detta. Anläggningen är ca 9 km lång från Sävenäs/Olskroken i norr till Almedal i söder. Självva tunneldelen är ca 6 km varav ca 4 km går i berg. Västlänken dimensioneras för en hastighet om 80 km/h.

Göteborgs stad redovisar i "PM Stadsutveckling" (bilaga 6d) en aktuell syn på möjlig stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationer.

Projekteringen beräknas ta ca 7-8 år och byggnationen ca 9-10 år. Västlänken planeras vara klar att tas i bruk senast år 2028.

2.5 Alternativ

2.5.1 Studerade alternativ

Tre alternativa sträckningar för tågtunnel med nya stationer i centrala Göteborg, Västlänksalternativen, har studerats i järnvägsutredningen. Alternativen benämns efter läget på de nya stationerna.

- Haga – Korsvägen
- Haga – Chalmers
- Korsvägen

Dessutom har ett så kallat förstärkningsalternativ studerats innebärande en kapacitetsförstärkning i en ny tunnel bredvid Gårdatunneln längs befintlig bana mellan Olskroken och Almedal. Detta alternativ kräver också en utbyggnad av befintlig bangård.

Utredningsalternativen har jämförts med Nollalternativet, det vill säga ingen utbyggnad. Inom respektive alternativ finns det varianter på olika delsträckor.

Utöver dessa alternativ har initialt i järnvägsutredningen studerats drygt 10-talet förslag vilka i ett tidigt skede funnits ha så stora brister att de valts bort redan före utställningen, se järnvägsutredningen kapitel 4.4.

2.5.2 Alternativjämförelse

Projektmålen för Västlänken baseras på de tre perspektiven människa – samhälle – miljö (se bland annat järnvägsutredningen avsnitt 5,6 och 7). En sammanställning av måluppfyllelsen för alternativen återfinns i beslutshandlingen s.10.

En mer detaljerad beskrivning av alternativens miljöpåverkan finns i järnvägsutredningen avsnitt 7. En jämförande analys återfinns i järnvägsutredningen avsnitt 8 där analysen även redovisas i tabellform. Tabellen återges nedan.

Alternativet Haga – Korsvägen ger störst ökning av antalet tågresenärer. Från miljösynpunkt är alternativen Haga – Korsvägen och Haga – Chalmers, båda via Älvstranden positiva och tämligen likvärdiga även om de under byggtiden innebär störningar av olika slag. Dessa störningar bedöms inte bli bestående. Sammantaget visar utredningen att alternativ Haga – Korsvägen bäst uppfyller målen.

*Tabell : Utredningsalternativens måluppfyllelse
(ur järnvägsutredningen avsnitt 8, sid 97)*

	Nollalternativet	Haga-Korsvägen	Haga-Chalmers	Korsvägen	Förstärkningsalt
Kring resan - "Människan utanför tågen"	Station Liseberg mindre lättillgänglig. Relativt god säkerhet.	Lättillgängliga och trivsamma stationer. God säkerhet	Station Chalmers mindre lättillgänglig. God säkerhet	Ganska lättillgängliga och trivsamma stationer. God säkerhet	Station Liseberg mindre lättillgänglig. Mycket god säkerhet
Kap 5.1 - 5.4					
Lätt att resa - "Människan på tågen"	Önskad trafikering inte möjlig. Inga nya målpunkter i staden. Bytesmöjligheter ungefär som i dag.	10-minuterstrafik möjlig. Kortare restider. Flest nya målpunkter som nås utan byten. Flest bytesmöjligheter	10-minuterstrafik möjlig. Kortare restider. Många nya målpunkter nås utan byten. Goda bytesmöjligheter	10-minuterstrafik möjlig. Kortare restider. Ganska många nya målpunkter nås utan byten. Goda bytesmöjligheter	10-minuterstrafik möjlig. Kortare restider. Inga nya målpunkter i staden (dock färre byten). Bytesmöjligheter ungefär som i dag.
Kap 5.5					
Samhällets utveckling	Regionens och stadens utveckling hämmas.	Regionens och stadens utveckling gynnas betydligt	Regionens och stadens utveckling gynnas betydligt	Regionens och stadens utveckling gynnas betydligt	Regionens utveckling gynnas i viss grad. Stadens utveckling hämmas.
Kap 6.1 - 6.3					
Transport-systemets standard	Begränsad kapacitet. Låg andel kollektivtrafikresenärer	Hög kapacitet. Stort ökat antal tagresenärer.	Hög kapacitet. Ökat antal tagresenärer.	Hög kapacitet. Måttligt ökat antal tagresenärer.	Hög kapacitet. Marginellt ökat antal tagresenärer.
Kap 6.4 - 6.8					
Miljön i driftskedet	I stort sett som i dag. Luftkvaliteten i Göteborgsområdet mindre god.	Risker för skador eller annan påverkan på stadsmiljön. Betydligt minskade luftutsläpp och bättre luftkvalitet.	Risker för skador eller annan påverkan på stadsmiljön. Betydligt minskade luftutsläpp och bättre luftkvalitet.	Små risker för skador eller annan påverkan på stadsmiljön. Minskade luftutsläpp och något bättre luftkvalitet.	Intrång vid Olskroken. Stadsbilden vid Skansen Lejonet påverkas. Mindre ljudstörningar.
Kap 7.1 - 7.6					
Miljön i byggskedet	Referens	Störningar för omgivningen samt risk för skador vid byggnation. Lokala luftutsläpp.	Störningar för omgivningen samt risk för skador vid byggnation. Lokala luftutsläpp.	Ganska stora störningar för omgivningen. Risk för skador vid byggnation. Lokala luftutsläpp.	Små störningar för omgivningen. Liten risk för skador vid byggnation. Lokala luftutsläpp.
Kap 7.7 - 7.12					

Grad av måluppfyllelse

Obetydlig/
negativ

Låg

Måttlig

Hög

Mycket hög

2.6 Anläggningskostnader

Anläggningskostnaderna för Västlänkens olika alternativ redovisades i järnvägsutredningen i prisnivå 2005. I beslutshandlingen från 2007 justerades kostnaden för det valda alternativet till 14,2 mdkr i prisnivå 2007 enligt pågående arbete med den så kallade inriktningsplaneringen. Kostnadsjämförelser gjordes även med Citybanan och Citytunneln. Nya kostnadsbedömningar i form av en osäkerhetsanalys enligt successivprincipen gjordes under oktober 2009 i samband med förhandlingarna om Västlänkens finansiering. Underlaget för analysen består av en komplett driftsatt dubbelspårig järnväg, huvudsakligen i tunnel med anslutning i plan vid Olskroken och planskilt i Annedal. Dessutom ingår de tre nya stationerna vid Göteborg C, Haga och Korsvägen. Kalkylen bygger på fyra plattformsspår vid Göteborg C och två plattformsspår vid stationerna i Haga och i Korsvägen. Förberedande arbeten för framtida utbyggnad till fyra plattformar för de två sistnämnda finns dock med i underlaget. Analysresultatet slutade på ett medelvärde om ca 20 mdkr med ett osäkerhetsspann om ca +/- 3 mdkr i 2009 års prisnivå. Kostnadsökningen jämfört med beslutshandlingen består i huvudsak av prisökningen, men även av större osäkerhetsmarginaler i de enskilda kostnadsposterna och i de generella osäkerheterna.

2.7 Samhällsekonomisk bedömning

I samband med åtgärdsplaneringen, som resulterade i den Nationella planen för transportsystemet 2010-21, gjordes en samlad ny effektbedömning för utbyggnad av Västlänken. Analysen visade i likhet med järnvägutredningen att de nyttor som prissätts inte uppväger kostnaderna, dvs. nettonuvärdeskvoten är negativ. En samhällsekonomisk bedömning syftar till att beakta samtliga nytto- och kostnadseffekter av en åtgärd. Den samhällsekonomiska kalkylen är dock enbart en del av en sådan bedömning, därför att många effekter inte kan kvantifieras och värderas i ekonomiska termer så att de kan beräknas. Effekter som är svåra att kvantifiera har ändå betydelse för helhetsbedömningen och behöver därför vägas in i beslutsunderlaget. I beslutshandlingen (bilaga 4 d) redovisas en utredning om regionala utvecklingseffekter. Den illustrerar att det finns viktiga effekter som inte till fullo fångas upp i den traditionella samhällsekonomiska kalkylen. Om hänsyn tas till dessa effekter skulle nettonuvärdeskvoten sannolikt förbättras avsevärt. Detta synsätt utvecklas ytterligare i PM Samhällsekonomi (2012-08-20, bilaga 6 c) där slutsatsen blir att flertalet nyttor för storstadsprojekten för närvarande ej är beräkningsbara utan får beskrivas på annat sätt. Västlänken ingår i det Västsvenska paketet som medfinansieras av lokala och regionala parter. Denna medfinansiering är ett uttryck för den nytta som dessa parter anser att Västlänken har. Trafikverket anser sammanfattningsvis att Västlänken kommer att bidra till en regional utveckling i området, vilket också kommer att ha nationell betydelse, och att projektet med detta vidare synsätt är samhällsekonomiskt motiverat.

2.8 Miljö

2.8.1 Sammanfattning av miljökonsekvenser

Nedan beskrivs kortfattat de konsekvenser av en utbyggnad av Västlänken enligt valt alternativ som redovisas i järnvägsutredningens miljökonsekvensbeskrivning.

Driftskede

För utförligare redovisning se järnvägsutredningens avsnitt 7.1 – 7.6,

järnvägsutredningens bilagor samt kompletterande PM rörande Kulturmiljön, bilaga 6b, och Stadsutveckling, bilaga 6d.

Det finns möjligheter att återskapa trivsamma och bra parkmiljöer där områden blivit påverkade och de negativa konsekvenserna stora. Beträffande påverkan på kulturmiljön och riksintresset var bedömningen i järnvägsutredningen att konsekvenserna blir mycket stora för den värdefulla delen av fornlämningen Göteborg innerstad 216:1. Efter utredningen har fördjupade studier om fornlämningens utbredning och läge tillsammans med nya linjesträckningar genomförts, se PM Kulturmiljö bilaga 6b. Korridoren har breddats vilket innebär att påtaglig skada på riksintresset och fornlämningen bedöms kunna undvikas.

Trafikverket kommer att i samverkan med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen och Göteborgs stad utarbeta ett kulturmiljöprogram. I kulturmiljöprogrammet kommer Trafikverket att bland annat arbeta med åtgärder för att minimera konsekvenserna på riksintresset för kulturmiljö. Det kulturmiljöprogram som kommer att arbetas fram har som syfte att fungera som underlag för kommande arbete med kulturmiljöfrågorna i planprocess och byggskede. Programmet kommer att redovisa hur kulturmiljövärden avses säkerställas under arbetet med Västlänken. I programmet kommer åtgärder att identifieras för att minimera påverkan på riksintresset likväl som hur uppföljning ska ske i både bygg- och driftskedet. Genom att aktivt arbeta med kulturmiljöfrågan från plan- till bygg- och slutligen driftskedet görs bedömningen att risken för skada på riksintresset kan minimeras ytterligare.

Västlänkens underjordiska stationer ger förutsättningar för positiv stadsutveckling i Göteborg på lång sikt. Det finns goda förutsättningar att utforma uppgångar vid stationerna så att de bidrar till positiva tillskott till stadsbilden.

Västlänken, som är en pendeltågstunnel, bedöms bidra till minskade luftutsläpp och minskad förbrukning av naturresurser. Antalet personbilar bedöms minska när denna attraktiva kollektivtrafiklösning finns. Störst överflyttning mellan personbil och tåg bedöms uppkomma vid valt alternativ. Halterna av utsläpp av bland annat kväveoxider bedöms bli lägre jämfört med nollalternativet vilket är positivt.

Mellan Göteborg C och österut mot Sävenäs kommer Västlänken att anläggas ovan jord. Där är risken störst att ljudnivåer överskrider av riksdagen antagna riktvärden och att vibrationsvärden kan komma att överskrida de riktlinjer som Naturvårdsverket och dåvarande Banverket har antagit. Skyddsåtgärder kommer att vidtas för att uppnå riktvärdena när så är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Riktvärdet för stomljud, 30 dBA, togs fram under järnvägsutredningen i samråd med Naturvårdsverket, Länsstyrelsen och Göteborgs miljöförvaltning. Bedömningen är att riktvärdet klaras längs hela sträckan om åtgärder vidtas vid Korsvägen för exempelvis Konserthuset och Artisten (Högskolan för scen och musik), se sidan 80 i järnvägsutredningen.

Trafikverket bedömer att projektets målvärde för magnetfält (0,2 µT i årsmedelvärde) klaras med god marginal. En förutsättning för projektet har varit att årsmedelvärdet av magnetfält inte ska överskridas på platser inne i byggnader där personer vistas under längre tid. Konsekvenserna bedöms som små på de platser där personer vistas under längre tid, se sidan 83 i järnvägsutredningen.

Utgångspunkten för konstruktionen av tunneln är att inga större grundvattenrelaterade skador ska uppkomma. Tunnelar förväntas vara täta och endast små mängder vatten kommer att läcka in. Sannolikt förses tunneln med ett

eget spillvattensystem. Konsekvenserna för mark- och vattenresurser bedöms som måttliga.

Risk för skador på liv och egendom bedöms som måttliga då relativt få skyddsobjekt finns längs sträckan. Risken för översvämning bedöms öka på lång sikt beroende på eventuella klimatförändringar, men även på kort sikt i samband med kraftiga regn- och stormoväder. Projektet arbetar med frågan aktivt och utgångspunkten är att Västlänkens tunnel inte får översvämmas, se avsnitt 2.8.4 nedan och bilaga 4 e.

Byggskedet

Schaktning, pålningsarbeten, spontslagning, spårbyggnad och tunneldrivning medför störningar i form av buller och avgaser som påverkar närmiljön direkt. Konsekvenserna bedöms ändå bli måttliga för stads-, kultur- och parkmiljön och i det fortsatta arbetet kommer det att specificeras vilka åtgärder som krävs. En begränsning av störningen kan genomföras med exempelvis bullerskärmar. Viss vegetation kan behöva vattnas för att minimera skadan. Byggtiden kan styras till tider då påverkan är mindre.

Det är främst de sträckor där Västlänken byggs i lera och kring stationerna som höga ljudnivåer och stomljud kommer att uppstå. En anpassning av framdriften kommer att göras och omfattande information kommer att lämnas till berörda för att minimera störningen.

Trafikverkets bedömning är att konsekvenserna blir måttliga från buller under byggskedet. Alla tänkbara åtgärder ska vidtas för att om möjligt klara de riktvärden som Naturvårdverket har antagit.

Det finns en risk för att miljö kvalitetsnormerna för kväveoxider överskrids under byggtiden vilket bör ställas mot de förbättringar som projektet medför i driftskedet.

Stora volymer massor behöver tas omhand, både förorenade men också sådana som kan återanvändas direkt. Västlänkens massor ses som en resurs för närliggande projekt. Merparten av projektets massor bedöms, se järnvägsutredningen avsnitt 7.5, 7.10 och 7.12, kunna användas som utfyllnad i andra projekt i staden. En masshanteringsplan som också omfattar transportlösningar kommer att arbetas fram i den fortsatta planeringen, se även avsnitt 2.12.5 nedan.

Grundvattenytan kommer att sänkas under byggtiden och kan påverka sättningskänsliga byggnader om inte förebyggande åtgärder genomförs. Konsekvenserna bedöms som måttliga.

Järnvägsutredningen jämförde utredningsalternativen med avseende på hur människor, miljö, egendom och infrastruktur (så kallade skyddsobjekt) längs sträckningarna eventuellt kan påverkas under byggtiden om det sker någon plötslig oönskad händelse. Det valda alternativet har måttlig risk för skador på liv och egendom.

Projektet påverkar resursanvändningen i begränsad omfattning med undantag för uttag av berg- och jordmassor. Eftersom Västlänkens massor är en resurs för samhället bedöms konsekvenserna som måttliga ur resursanvändningssynpunkt.

2.8.2 Allmänna hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. miljöbalken är viktiga grundstenar för Trafikverkets arbete med att planera och bygga Västlänken. Av järnvägsutredningen med MKB, utställningshandling 2006-02-09 (se bland annat avsnitt 2.2, 7 och 8.3) och Banverkets beslutshandling december 2007 avsnitt 2.7 framgår hur de allmänna hänsynsreglerna har beaktats i projektet.

2.8.3 Natura 2000, riksintressen, miljö kvalitetsnormer

Säveån som tangerar utredningsområdet i nordväst för samtliga alternativ ingår i ett område av riksintresse för naturmiljövård och omfattas även av det ekologiska nätverket Natura 2000. I järnvägsutredningen med MKB görs bedömningen att Säveåns Natura 2000-område inte kommer att påverkas och länsstyrelsen gör samma bedömning i sitt yttrande över järnvägsutredningen 2006. I yttrande under beredningsremissen i juni 2012 anger länsstyrelsen, under rubriken kompletterande synpunkter inför fortsatt arbete med järnvägsplanen, att det i genomförandeskedet finns flera faktorer som åtminstone i teorin kan påverka Natura 2000-området och att det måste klargöras om detta kan undvikas helt och vilka skadeförebyggande åtgärder som finns. Trafikverket anser att det i nuläget inte finns något som tyder på att bedömningen i järnvägsutredningen bör förändras. Någon påverkan på Säveån eller dess stränder bedöms inte uppstå. Inte heller indirekt kommer Säveån att påverkas via exempelvis grumling från biflödet Gullbergsån eftersom Västlänken kommer att korsa den kulverterade ån på en bro. Göta Älv kommer i första hand att användas som recipient av grundvatten från vattenverksamheten som uppstår vid byggnation och ett kontrollprogram kommer att upprättas för kontroll av utsläppt vatten och bland annat grumlighet. Sammanfattningsvis bedömer Trafikverket att med vissa restriktioner för arbeten nära Säveån och vid dess biflöde Gullbergsån, kommer påverkan på naturintresset att undvikas.

Västlänken kommer att ingå som en del i ett järnvägssystem av riksintresse för kommunikationer. Detta riksintresse stärks genom planerad utbyggnad.

Stora delar av centrala Göteborg är av riksintresse för kulturmiljön. Inom riksintresset finns också fornlämningen "Göteborgs innerstad". För beskrivning av kulturmiljön se bland annat järnvägsutredningen avsnitt 7.1. Trafikverket har under våren 2012 gjort fördjupade studier för att klargöra om det går att undvika påtaglig skada på kulturmiljön inom den beslutade korridoren, se "Västlänken - PM Kulturmiljö", bilaga 6 b. Detta arbete har lett till en utvidgning av korridoren jämfört med järnvägsutredningen. Trafikverket bedömer att det finns förutsättningar för att vid de mer detaljerade studierna inför järnvägsplanen finna en sträckning som inte påtagligt skadar riksintresset.

Miljö kvalitetsnormer har fastställts för utomhusluft, vatten, omgivningsbuller och fisk- och musselvatten, se järnvägsutredningen avsnitt 8.3 och "PM Uppdatering till beslutshandling" bilaga 4.e. I Göteborg överskrider årsmedelvärde för kvävedioxid lokalt. För Göteborg finns ett fastställt åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för partiklar. Trafikverket bedömer att Västlänken, genom ett större kollektivt resande, kommer att bidra till sänkta föroreningshalter. Under byggtiden riskerar dygnsmedelvärde för kvävedioxid att överskridas lokalt. De möjligheter som finns för att undvika eller begränsa detta kommer att tas tillvara.

I december 2009 fastställdes MKN för vattenförekomster i form av kvalitetskrav för yt- och grundvattenförekomster. De vattenförekomster som finns inom eller i

närheten av projektet är Göta Älv (sträckan Mölndalsån till Säveån), Mölndalsån (sträckan Ullevi till Liseberg/Delsjöbäckens inflöde), Gullbergsån och Säveån (mynningsen till Olskroken) samt grundvattenförekomsten Gamlestaden. Vattendragen är kraftligt modifierade och flödesreglerade. Trafikverket bedömer att projektet Västlänken inte kommer att påverka de nämnda vattendragen eller grundvattenförekomsten negativt.

Säveån och Göta Älv är klassade som fiskvatten enligt förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. Kontrollprogram för att inte överskrida rikt- och gränsvärden i Göta Älv, som kommer att vara projektets huvudrecipient, kommer att upprättas.

2.8.4 Översvämningsrisker

Under senare delen av 2000-talet har klimatfrågan och frågan om översvämningsrisker kommit i fokus för projekt som ligger i områden med risk för översvämningsrisker. Göteborgs Stad har genomfört flera utredningar och simuleringar gällande områden som kommer att översvämmas vid olika scenarier och utifrån detta tagit fram riktlinjer. Projektet kommer att följa de riktlinjer som finns för staden för att minimera risken för översvämningsrisker. Utredningar och bedömningar kommer att ske kontinuerligt under projekteringen som tar hänsyn till översvämningsproblematiken och den senaste kunskapen inom området. Tunnelns mynningsen och stationer konstrueras så att vatten inte kan tränga in och fylla tunneln vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå.

Trafikverket föreslår att regeringen beslutar om ett villkor gällande planering och riktlinjer för projektet för att minimera risken för översvämningsrisker enligt följande:

Trafikverket ska efter samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs stad utarbeta riktlinjer för projektet för att minimera risken för översvämningsrisker. Utifrån en samlad bild av scenarier om framtida havsnivåhöjningar ska utredningar och bedömningar av erforderliga åtgärder ske kontinuerligt under projekteringen och ta hänsyn till översvämningsproblematiken och den senaste kunskapen inom området. Tunnelns mynningsen och stationer ska konstrueras så att vatten inte kan tränga in och fylla tunneln vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå.

2.9 Måluppfyllelse

2.9.1 Bidrag till att nå de transportpolitiska målen

Hur projektet uppfyller de transportpolitiska målen framgår av järnvägutredningen avsnitt 8.2. Sedan järnvägutredningen gjordes har dessa mål omformulerats till två huvudmål, funktionsmålet med fokus på tillgänglighet och hänsynsmålet med fokus på säkerhet, miljö och hälsa. Detta föranleder ingen förändring av Trafikverkets slutsatser att Västlänken utgör en väsentlig del i arbetet med att nå de transportpolitiska målen.

2.9.2 De nationella miljökvalitetsmålen

Hur Västlänken står i överensstämmelse med de nationella miljökvalitetsmålen utvecklas i järnvägutredningen avsnitt 8.3. Av de totalt sexton nationella miljömålen bedöms åtta vara relevanta i detta projekt. Västlänken bedöms bidra till måluppfyllelsen av delmålen begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, ingen övergödning, levande sjöar och vattendrag, säker strålmiljö samt

giftfri miljö. Målet säker strålmiljö omfattar bland annat magnetfält. Planeringen av järnvägen kommer att utföras enligt försiktighetsprincipen och Trafikverket bedömer att uppsatta målvärden kan klaras. Vad gäller målet god bebyggd miljö ger Västlänken förutsättningar för en mer effektiv markanvändning i centrala Göteborg och därmed möjlighet att skapa ny bebyggelse med hög tillgänglighet till kollektiva färdmedel. Kulturmiljön och park- och rekreationsmiljöer kommer att påverkas. Genom hänsyn och med skyddsåtgärder som planeras i järnvägsplanen och byggskedet vidtas åtgärder för att minimera den negativa påverkan. Enligt Trafikverkets uppfattning bidrar Västlänken även till uppfyllelse av detta delmål.

2.10 Kommunal planering

Projektet är beläget inom Göteborgs stad. Västlänken är en förutsättning för hur staden kommer att utvecklas. I kommunens översiktsplan (2009) markeras det valda alternativet för Västlänken som ett markreservat för kommunikation, järnväg. Stadens planeringsinriktning på lång sikt beskrivs i "PM Stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationslägen" (Göteborgs stad, stadsbyggnadskontoret), bilaga 6d.

Ett antal nya detaljplaner kommer att arbetas fram i ett första steg, parallellt och samordnat med järnvägens planprocess. Huvudsyftet är att möjliggöra Västlänken genom underbyggnadsrätt och rätt till uppgångar ovan jord. Samtidigt kommer större områden kring stationerna att analyseras utifrån många aspekter, bl a kulturhistoriska värden, både vad gäller lösningar för den lokala trafiken och framtida nya bebyggelseförslag. Möjlig utbyggnadstakt och möjligheter till genomförande av sådana förslag kommer att diskuteras fortlöpande under Västlänkens planering och genomförande de kommande 15 åren, fram till planerad driftstart år 2028.

2.11 Planeringsprocessen

2.11.1 Förstudie

En förstudie genomfördes under 2002 i samverkan med Göteborgs stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västtrafik och Västra Götalandsregionen. Förstudien behandlade fem olika tunnelalternativ och ett förstärkningsalternativ. Tidigt samråd har genomförts enligt 2 kap. 1 § lagen om byggande av järnväg. Länsstyrelsen beslutade i maj 2003 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Kopia av beslutet bifogas i bilaga 4e ii.

2.11.2 Järnvägsutredning

Under järnvägsutredningen har samråd enligt 2 kap. 2 § lagen om byggande av järnväg genomförts. Länsstyrelsen godkände miljökonsekvensbeskrivningen i januari 2006. Järnvägsutredningen ställdes ut under våren 2006 och skickades samtidigt på remiss till ett stort antal intressenter, flertalet företrädare för allmänna intressen. I bilaga 4 e i återfinns bland annat aktuella kommentarer till synpunkter inkomna under utställning och remiss av järnvägsutredningen. I järnvägsutredningen studerades tre alternativa sträckningar för en ny tunnel under Göteborg med nya stationer. Därutöver utreddes ett förstärkningsalternativ innebärande en ny tunnel bredvid Gårdatunneln längs befintlig bana mellan Olskroken och Almedal. Järnvägsutredningen och med den integrerad MKB ställdes ut under våren 2006.

2.11.3 Kompletterande utredningar

Inför Banverkets beslut 2007 togs vissa kompletterande utredningar fram. Dessa omfattade regionala utvecklingseffekter, byggmetoder respektive etappgränser söderut mot Västkustbanan/Kust till kustbanan och den framtida Götalandsbanan.

2.11.4 Trafikverkets val av alternativ

Dåvarande Banverket beslutade den 20 december 2007 att projektet Västlänken, en utbyggnad av dubbelspår i tunnel under Göteborg, ska drivas vidare och att järnvägsutredningen alternativ Haga – Korsvägen via Älvstranden ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Beslutet samt motiv för detta redovisas i beslutshandlingen, bilaga 4.d. Alternativet Haga – Korsvägen ansågs bäst uppfylla projektmålen, se även avsnitt 2.5.2 ovan. Alternativet ger störst ökning av antalet tågresenärer. Från miljösynpunkt är alternativen Haga – Korsvägen och Haga – Chalmers, båda via Älvstranden, positiva och tämligen likvärdiga. Valt alternativ ger också flest nya målpunkter som kan nås utan byten vilket gynnar stadens och regionens utveckling.

2.12 Beredning av tillåtighetsärendet

2.12.1 Beredningsremiss 2012-01-11

Järnvägsutredningen med MKB och Banverkets beslut om val av alternativ samt andra handlingar i ärendet har under vintern och våren 2012 remitterats till myndigheter och centrala organisationer som ansetts vara berörda samt till berörda kommuner. Länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund och Göteborgs stad har fått ta del av övriga instansers yttranden innan eget yttrande lämnats. Genom informationsbrev har ytterligare några myndigheter och sammanslutningar beretts tillfälle att yttra sig.

Med anledning av att de uppgifter som järnvägsutredningen bygger på är ca 6 år gamla har Trafikverket översiktligt granskat uppgifter och slutsatser i utredningen. Granskningen, tillsammans med vissa kompletteringar, har redovisats i dokumentet "PM Uppdatering till beslutshandling", bilaga 4.e. Uppdateringarna berör bland annat områdena samhällsekonomi, kulturmiljö, kapacitet, miljö kvalitetsnormer, översvämningssrisker, kalkyl samt ytterligare analys av byggmetod. Även beslutshandlingens korridorkarta förtydligades och justerades. Den största förändringen gjordes vid Liseberg efter samråd där korridoren breddades som mest med ca 50 m.

2.12.2 Kompletterande beredningsremiss 2012-08-20

Med utgångspunkt från de svar och synpunkter som remissinstanserna lämnade under vintern/våren 2012 har Trafikverket tagit fram visst kompletterande och uppdaterat material inom områdena kulturmiljö, stadsutveckling och samhällsekonomiska bedömningar. Promemorior för respektive område har upprättats. Den korridor som tillåtighetsprövningen avser har också breddats något med anledning av det som framkommit vid de fördjupade studierna. Handlingarna i kompletterande beredningsremiss återfinns i bilaga 6. Detta material har remitterats till de myndigheter och organisationer Trafikverket bedömt vara berörda av de kompletterande handlingarna.

2.12.3 Justering av tillåtighetskorridoren

Korridoren har justerats vid två tillfällen efter järnvägsutredningen och Banverkets val av alternativ. Ändringarna av korridoren och skälen för dessa har framgått av

de handlingar som remitterades i januari och augusti 2012. Vilka justeringar som gjorts framgår av karta bilaga 2.

2.12.4 Yttranden och synpunkter med anledning av beredningsremisserna

I bilaga 3 görs en sammanfattning av inkomna yttranden och Trafikverkets kommentarer till dessa. Kopia av samtliga yttranden återfinns i bilaga 5 (beredningsremiss 1) och bilaga 7 (kompletterande beredningsremiss). Havs- och vattenmyndigheten, Region Halland, Sjöfartsverket och Naturskyddsföreningen har valt att inte lämna något yttrande.

I tabellen nedan anges i grova drag hur respektive remissinstans slutligen, i förekommande fall i yttrande efter kompletterande remiss, ställt sig till valt alternativ.

Remissinstans	Förordar eller har ingen erinrar mot valt alternativ	Svarar generellt utan att ta ställning	Övrigt
Boverket		x	
Försvarsmakten	x		
Göteborgsregionens kommunalförbund	x		
Göteborgs stad	x		
Länsstyrelsen i Västra Götalands län	x		Föreslår villkor
Myndigheten för samhällskydd och beredskap		x	
Naturvårdsverket	x		Föreslår villkor
Riksantikvarieämbetet	x		Föreslår villkor
Räddningstjänsten Storgöteborg	x		
Statens geotekniska institut, SGI	x		
Sveriges Geologiska undersökningar, SGU	x		
SMHI	x		
Socialstyrelsen	x		
Västra Götalandsregionen	x		
Jernhusen AB	x		

Utöver remissinstanserna har Liseberg AB, Svenska Kraftnät, Svenska Mässans stiftelse, TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB, TeliaSonera Skanova Access AB,

Vattenfall Eldistribution AB, Västsvenska handelskammaren och Västtrafik förordat valt alternativ eller lämnat generella synpunkter utan att ta ställning. Privatpersonerna Edward Jobson och Peter Danielsson, Fastighetsägare i centrala Göteborg genom Klas Rosengren samt partiet Vägvalet har lämnat synpunkter vid ett eller båda remisstillfällena, med budskapet att regeringen inte bör tillåta Västlänken. Trafikverket kommenterar även dessa synpunkter i bilaga 3.

2.12.5 Av remissinstanserna föreslagna villkor

Vissa remissinstanser har yrkat att regeringens tillåtlighetsbeslut ska förenas med villkor. Vilka villkor som föreslagits och Trafikverkets inställning till dessa framgår nedan.

Länsstyrelsen anser att regeringens beslut ska förenas med följande villkor:

- Att vidare planering av linjesträckning och genomförandet av projektet ska ta hänsyn till riksintresset för kulturmiljövården så att minsta möjliga skada uppstår.

Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning. Trafikverket och Länsstyrelsen har påbörjat arbetet med att finna ett arbetssätt för projektet Västlänkens kommande samrådsprocess för utarbetande av järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning. Det innebär att ett kulturmiljöprogram utarbetas i samverkan med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen och Göteborgs stad. Även om föreslaget villkor i och för sig följer av reglerna i miljöbalken och lagen om byggande av järnväg anser Trafikverket att villkoret kan ha följande utvecklade lydelse:

Den inom korridoren närmare lokaliseringen och utformningen av järnvägen ska, efter samråd med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs stad, planeras och utföras så att negativa konsekvenser på kulturmiljön så långt möjligt begränsas.

- Att planeringen ska skapa förutsättningar för goda kopplingar till övriga system, så att både kollektivtrafikens och järnvägsnätets kapacitet kan utnyttjas tillfullo.

Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning. Detta är hela idén med projektet som sker i samarbete med andra parter. Trafikverket äger dock själv inte frågorna fullt ut, exempelvis sker en del av planläggningen genom detaljplan. Villkoret är också allmänt hållet och svårt att följa upp. Sammantaget gör detta att villkoret inte bör föreskrivas.

- Att en flytt av kombiterminalen vid Gullbergsvass, som är av riksintresse för kommunikation, sker innan driftsättning av Västlänken, så att påtaglig skada på riksintresset inte uppstår.

Trafikverket anser att frågan om kombiterminalen inte har någon betydelse vid prövningen av tillåtlighet för Västlänken utifrån miljöbalkens regler. Ett sådant villkor bör därför inte föreskrivas. Trafikverket utreder frågan om ny lokalisering av kombiterminalen och

konsekvenserna om terminalen inte är flyttad före byggstart.

- Att frågan om miljö kvalitetsnormer för vatten, enligt EU:s ramdirektiv för vatten, och för fiskvatten, enligt Förordning (2001:554) ramdirektivet för fisk- och musselvatten, samt Natura 2000 behöver belysas på korrekt sätt, där alla berörda vattenförekomster tas upp.

Trafikverket anser att villkoret inte behövs då dessa frågor kommer att behandlas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning, vilken ska godkännas av Länsstyrelsen.

- Att de miljömedicinska konsekvenserna av projektet ska studeras i samband med järnvägsplanen.

Trafikverket anser att villkoret inte behövs då frågor om hälsoeffekter kommer att beskrivas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning, vilken ska godkännas av Länsstyrelsen.

- Att riktvärden för buller ska specificeras.

Trafikverket kommer i järnvägsplanen att arbeta utifrån de förutsättningar som riksdagen lagt fast genom beslutet om riktvärden för buller (prop 1996/97:53) och ser inte syftet med förslaget villkor.

- Att en masshanteringsplan ska upprättas för projektet i samband med järnvägsplanen.

Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning om att en masshanteringsplan ska upprättas. Arbetet med en masshanteringsplan för projektet påbörjades under hösten 2011 och utgångspunkten är att Västlänkens massor är en resurs för regionen och dess utveckling. Diskussioner har ägt rum med bland annat Göteborgs stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs Hamn och Länsstyrelsen och kommer att förankras med ovan nämnda parter för att finna bästa nyttan med Västlänkens massor. Oaktat detta tillstyrker Trafikverket Länsstyrelsens yrkande att en masshanteringsplan ska upprättas. Trafikverket föreslår följande lydelse:

Trafikverket ska, efter samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län samt Göteborgs stad, upprätta en plan för omhändertagande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid anläggande av järnvägen.

- Att motiv för val av byggmetod ska förtydligas.

Trafikverket anser att valet av byggmetod är färdigutrett, se kommentar till Länsstyrelsens yttrande, bilaga 3 och att förslaget villkor därför inte är nödvändigt.

- Att Länsstyrelsens arbete med kommande prövnings- och tillsynsarbete ska ersättas enligt 1 kap. 3 § Förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

Trafikverket utgår ifrån att regeringen i samband med beslut om tillåtlighet även fattar beslut i denna fråga varför förslaget om villkor i så fall inte blir aktuellt.

- Att det är av stor vikt att regeringens beslut förenas med villkor om kompensation för förlorade kulturvärden.

Trafikverkets föresats är att så långt det är möjligt förebygga de skador på kulturmiljön som utbyggnaden av Västlänken kan komma att medföra. I detta ingår att projektera och lokalisera järnvägen samt genomföra skadeförebyggande åtgärder så att minsta möjliga skada uppkommer. Arbetet med kommande kulturmiljöprogram ska resultera i konkreta åtgärder och försiktighetsmått för att minimera konsekvenserna för kulturmiljön, både ovan och under mark. Göteborgs Stad, Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet kommer att involveras i arbetet med programmet.

Villkoret skulle innebära att Trafikverket behöver vidta åtgärder som inte är hänförliga till utförandet av järnvägsanläggningen. Trafikverket anser att den typen av villkor inte bör föreskrivas.

Riksantikvarieämbetet anser att följande bör formuleras som villkor i ett beslut om tillåtlighet:

- Frågor om kompensationsåtgärder avseende försvarsverken.

Trafikverket: Se kommentar ovan till Länsstyrelsens motsvarande yrkande.

- Anpassningen av stationen i Haga.

Trafikverket delar Riksantikvarieämbetes uppfattning om vikten av en anpassning av stationen under mark med avseende på försvarsverken och väderskyddade uppgångar och detta är en del av det arbete som kommer att genomföras i kulturmiljöprogrammet och i projekteringen av projektet. Eventuella stationsbyggnader ovan mark och nya byggnader i stationsnära lägen kommer att planeras i flera steg och parallellt med Västlänken som ett led i den sektorsövergripande samhällsplaneringen. Trafikverket äger dock inte frågor om stadens utveckling och nya detaljplaner varför ett villkor om anpassning av eventuella stationsbyggnader i Haga ovan mark inte kan riktas mot Trafikverket.

Naturvårdsverket anser att tillåtlighetsbeslutet bör förenas med följande villkor:

- Att Trafikverket i den fortsatta planeringen ska utreda och vidta åtgärder för att undvika överskridanden av gällande miljökvalitetsnormer för luftkvalité under byggtiden.

Trafikverket delar Naturvårdsverkets uppfattning om vikten av att undvika överskridanden och projektet har en hög ambitionsnivå i dessa frågor. Projektet arbetar för att påverkan på omgivningen ska

minimeras ur alla aspekter. I flera delar av Göteborgs innestad ligger halterna idag över eller i närheten av gränsvärden enligt miljökvalitetsnormer för luft. Projektet kommer att ställa krav på arbetsfordon och fordon till och från byggarbetsplatser men har ingen möjlighet att påverka annan trafik vid byggarbetsplatserna. Detta innebär att villkor om att utreda och vidta åtgärder för att undvika överskridandet av gällande miljökvalitetsnormer för byggtiden och vid byggarbetsplatser träffar något som Trafikverket inte ensamt råder över. Utfallet av trängselskatter i Göteborg bör bidra till att möjligheterna att klara miljökvalitetsnormerna för luft uppfylls men i dagsläget finns inga bedömningar om så fallet är. Byggstarten för projektet är planerad till år 2018 och Trafikverket kommer att följa den utveckling som sker både gällande miljökvalitetsnormer och inom fordonsindustrin för att minimera emissioner. Trafikverket motsätter sig inte villkoret men anser mot bakgrund av ovanstående att det inte är lämpligt.

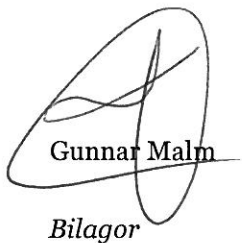
- Att tillåtighetsbeslutet bör förenas med ett villkor om att en plan för masshanteringen ska ingå som en del i kommande järnvägsplan.

Trafikverket: Se kommentar ovan till Länsstyrelsens motsvarande yrkande.

- Att tillåtighetsbeslutet bör innehålla ett villkor om riktvärden för buller.

Trafikverket: Se kommentar ovan till Länsstyrelsens motsvarande yrkande.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Gunnar Malm. Föredragande har varit Charlotta Lindmark. I den slutliga handläggningen har även Anders Bength och Gudrun Jonsson-Glans deltagit.


Gunnar Malm

Bilagor

1. Karta; utbyggnadskorridor Västlänken, november 2012 (skala 1:5000)
2. Karta; som inkl förklarande text redovisar skillnaderna mellan den korridor som efter kompletterande utredningar nu förordas och den korridor som redovisades i järnvägutredningen. (skala 1:5000)
3. PM Sammanfattning av inkomna yttranden under beredningsremisserna 2012-01-11 och 2012-08-20 samt Trafikverkets kommentarer
4. Handlingar vid beredningsremiss 1 (2012-01-11)

- a. Missivbrev 2012-01-11 inkl. sändlista
 - b. Informationsbrev 2012-01-11 inkl. sändlista
 - c. Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning "Västlänken, en tågtunnel under Göteborg" (utställningshandling februari 2006)
 - d. Beslutshandling Järnvägsutredning Västlänken (beslut om val av alternativ och riktlinjer för fortsatt planering samt motiv till beslutet) (december 2007)
 - e. PM Uppdatering till beslutshandling (januari 2012)
 - i. Bilaga 1 Aktuella kommentarer till synpunkter inkomna under utställning och remiss av järnvägsutredningen 2006 (december 2011)
 - ii. Bilaga 2 Remissyttranden och länsstyrelsens beslut om godkännande av miljökonsekvensbeskrivning (januari 2006) och om betydande miljöpåverkan (maj 2003)
 - f. Karta reviderad järnvägskorridor (december 2011)
 - g. Minnesanteckningar från möte med styrgruppen för projekt Västlänken om val av alternativ (juni 2007).
5. Remissyttranden beredningsremiss 1
6. Handlingar vid kompletterande beredningsremiss (2012-08-20)
- a. Missivbrev 2012-08-20 inkl. sändlista
 - b. Västlänken – PM Kulturmiljö, inkl bilaga 1 och 2 (Trafikverket 2012-08-20)
 - c. Västlänken – PM Samhällsekonomi (Trafikverket 2012-08-20)
 - d. PM Stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationslägen (Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret 2012-06-29, reviderat 2012-08-16)
 - e. Reviderad järnvägskorridor, plankarta och förklarande text (Trafikverket augusti 2012)
7. Remissyttranden kompletterande beredningsremiss

Underliggande delrapporter hörande till järnvägsutredningen översändes om så efterfrågas. Flertalet av dessa återfinns på Trafikverkets externa hemsida:
<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Dokument/>