

Trafikverket,
Region Väst

Fastställelse av järnvägsplan för Olskroken planskildhet i Göteborgs stad, Västra Götalands län.

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och 14 a § väglagen (1971:948) att fastställa järnvägsplanen för ombyggnad av järnvägsanläggningarna i Olskroken.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade JPSH2-01-112-01A_001, JPSH2-01-112-01A_002, JPSH2-01-112-01A_003, JPSH2-01-112-01A_004, JPSH2-01-113-01A_001, JPSH2-01-113-01A_002, JPSH2-01-113-01A_003 och JPSH2-01-113-01A_004, samtliga med datum 2015-12-21.

Fastställelsen gäller också bilaga 1 till plankartor "Olskroken planskildhet, Järnvägsplan, Ytor med tillfällig nyttjanderätt", reviderad 2016-03-01, samt bilaga 2 "Skyddsåtgärder som fastställs och som inte redovisas på plankarta", med status fastställelsehandling 2015-12-21.

Järnvägsanläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Sökande

Trafikverket Region Väst.

Beskrivning

Olskroken planskildhet respektive Västlänken är två järnvägsprojekt som hanteras i två separata järnvägsplaner. Projekten har gemensamt tillåtlighetsprovats enligt 17 kap. miljöbalken. De tekniska lösningarna förutsätter att de båda projekten samordnas och genomförs samtidigt. Projekten ansluter till varandra öster om järnvägens passage över väg E6 omedelbart väster om Gullbergsån. Denna järnvägsplan omfattar projektet Olskroken planskildhet som börjar strax väster om Munkebäcksmotet vid Sävenäs lokstallar och slutar vid gränsen mot järnvägsplan Västlänken.

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade järnvägen

Delsträcka Sävenäs lokstallar – Gustavsplatsen

Inom järnvägsplanens område sammanstrålar Västra stambanan, Norge/Vänerbanan och Bohusbanan vilka trafikeras av både person- och godstrafik. Projektet syftar till att öka kapaciteten förbi Olskroken genom att anlägga nya spår och planskildheter samt separera person- och godstrafik. Spårändringarna innebär att det byggs åtta järnvägsbroar, två vägbroar och en gångbro.

Spåren ansluter till Västra stambanan strax väster om Munkebäcksmotet. Stambanans spår flyttas isär och det södra spåret samt godsspåret förläggs på nybyggda järnvägsbroar över de vägar som korsas. Den

befintliga gångbron över Västra Stambanan och godsspåren rivs och ersätts av en ny gångbro som byggs ihop med den befintliga över E20, Alingsåsleden. Befintliga bullerskydd söder om E20 höjs till 6 meter alternativt ersätts av nya, på en sträcka av cirka 350 meter.

Delsträcka Gustavsplatsen – Partihallarna

Västra stambanans spår passerar över Gamlestadsvägen på befintlig järnvägsbro, som byggs om. Stambanans norra spår fortsätter på befintlig bro över Ånäsvägen och spårvagnsspåren. För stambanans södra spår byggs en ny bro över Ånäsvägen. Godsspåren, som binder samman Sävenäs med Västkustbanan och Hamnbanan, förgrenar sig strax öster om Gamlestadsvägen och förläggs sedan på en ny dubbelspårig järnvägsbro strax norr om befintlig. De två godsspåren viker efter bron av mot Hamnbanan västerut respektive söderut mot Västkustbanan. Godsspåret mot Västkustbanan söderut fortsätter på ny bro över Ånäsvägen norr om de nya spåren och passerar norr om Partihallsförbindelsens bropelare relativt övriga spår. Anslutande spår till Västlänken fortsätter på två cirka 500 meter långa enkelspårsbroar över övriga banor. Dessa sammanstrålar sedan i väster cirka 200 meter öster om Gullbergsån.

Delsträcka Partihallarna – Bro över E6

På den norra sidan av de två enkelspårsbroarna byggs två nya spår, för det ena av Bohusbanans och Norge/Vänerbanans gemensamma anslutning samt för ett godsspår. Bohusbanan och Norge/Vänerbanan ansluter strax öster om den nya järnvägsbron över Gullbergsån. Spåren fortsätter över ån fram till där denna järnvägsplan slutar och järnvägsplanen för Västlänken tar vid. Befintlig godsspårsviadukt mot Västkustbanan grenas av med ny godsspårsviadukt som går över Västlänkens spår i höjd med Gullbergsån. Godsspåren som idag korsar Gullbergsån till Göteborgs kombiterminal respektive Göteborg Norra utgår i samband med att spåranslutningen till terminalerna i Gullbergsvass stängs. Järnvägsbron över E6 till kombiterminalen rivs. Gullbergsån kommer att grävas om på en drygt 200 meter lång sträcka och ledas i en ny fåra. Åns nya sträckning och utformning provas i detaljplan och genom tillståndsansökan hos mark- och miljödomstolen.

Ombyggnad av väg

Ombyggnaden av järnvägsanläggningen medför att vägområdet vid den befintliga pumpstationen som servar Tingstadstunneln på väg E6 behöver justeras.

I samband med arbetena påverkas även lokalvägnätet öster om E6 som delvis anpassas med nya sträckningar. Dessa ändringar av gatunätet hanteras i detaljplan.

Lokalisering

Utbyggnaden av planskildheter Olskroken har utretts tidigare och ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut för utbyggnad av Västlänken från juni 2014. I järnvägsplanen har järnvägsanläggningens utformning utretts närmare. Utformning med motiv samt bortvalda alternativ framgår av planbeskrivningen avsnitt 3.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och utrymme samt särskilda rättigheter som belastar marken eller utrymmet kommer att tas i anspråk för järnvägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Marken, i den mån den inte redan ägs av staten, kommer att förvärfvas med äganderätt. Därutöver avses områden tas i anspråk med servitutsrätt, för servicevägar, ovanjordsanläggningar (vissa järnvägsbroar, staket och bullerskyddsplank), grundkonstruktioner och ledningar.

Vägområdet för E6 utökas ca 2000 kvm, till största delen inom Trafikverkets egen fastighet.

Mark som behövs för att bygga järnvägen får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid och för det ändamål som anges på plankartorna samt bilaga 1 till

plankartorna. Nyttjanderätten är inskränkt genom att ytan även ska vara tillgänglig för annan verksamhet, på så sätt som framgår av bilagan.

Kommunala planer

Järnvägsplanen är förenlig med översiktsplanen för Göteborgs stad (2009). Parallellt med upprättande av järnvägsplanen har Göteborgs stad arbetat med att ta fram en ny detaljplan "Detaljplan för utökning av bangården i Olskroken inom stadsdelarna Bagaregården, Olskroken och Gullbergsvass i Göteborg". Detaljplaneförslaget överensstämmer med järnvägsplanen och är en förutsättning för genomförandet.

Buller och vibrationer

Många bostadsfastigheter längs aktuell sträcka av järnvägen är redan idag utsatta för buller från både järnväg och väg. Bullerskyddsskärmar finns längs vissa sträckor och fasadåtgärder har tidigare utförts på flera bostadshus längs järnvägssträckan. Vid framtagandet av järnvägsplanen har bullerutredning utförts där man undersökt störningar från både tåg och vägtrafik. Vid val av åtgärd har sökanden eftersträvat att hitta lösningar som skyddar mot båda typerna av buller. De mest bullerutsatta fastigheterna ligger i området Bagaregården, utmed E20 på sträckan mellan Änäsområdet och Munkebacksmotet. Olika skärmhöjder och placeringar har undersökts. I järnvägsplanen redovisas en totalt cirka 6 meter hög bullerskyddsskärm i fastighetsgräns, intill väg E20. Den ersätter en lägre befintlig skärm och beräknas dämpa ljudnivån från tågtrafiken med i genomsnitt 6 dBA och från vägtrafiken med i snitt ca 8 dBA. Uppsättandet av denna skärm innebär inte att ljudnivåerna kommer att ligga under riktvärdena för samtliga fastigheter. I vissa fall kommer fasad-/fönsteråtgärder och/eller lokalt skydd vid uteplats att utredas och vid behov erbjudas fastighetsägarna så att riktvärdena för inomhusmiljö och uteplats kan innehållas.

Anläggandet av Olskroken planskildheter bedöms i driftskedet inte förändra vibrationsnivåerna i området. Ny järnvägsbank anläggs med grundförstärkning. Att vidta ytterligare åtgärder på de befintliga spåren där banken inte läggs om har inte bedömts vara genomförbart. Det finns inget utrymme att vidta vibrationsmotverkande åtgärder intill spårområdet.

Elektromagnetiska fält

De magnetiska fält som alstras från den befintliga järnvägen kvarstår, men riskerar om inga åtgärder vidtas att öka något då fler spår anläggs och dessa placeras lite närmare bostadsområdena i Bagaregården. Så som framgår av redovisade skyddsåtgärder i bilaga 2 till plankartan ska de nya spårens strömförsörjningssystem därför utformas så att elektromagnetiska fält från planområdet inte överskrider 0,4 mikroTesla i omgivande bostadsbebyggelse. Detta kan exempelvis ske genom anpassning av avståndet mellan sugtransformatorerna.

Klimatförändringar och översvämningssäkring

Särskilda krav på anläggningens utformning för att klara höga vattenstånd fastställs som skyddsåtgärd. Syftet är att förhindra översvämningar på grund av framtida klimatförändringar med höjd havsvattennivå och vid extremväder, då det kan bildas vattensamlingar i områden ovanför förväntade framtida havsvattennivåer. I första hand sker åtgärderna genom tillräcklig höjdsättning av järnvägsanläggningen. Där detta inte är möjligt integreras översvämningsskydd i anläggningen.

Brandskydd och påkörningsskydd

För att skydda vid en eventuell urspärning byggs ett påkörningsskydd vid Partihallsförbindelsen och mot de fastigheter i Partihallsområdet som ligger inom 9 meter från spår byggs skyddsmurar på sträckor av cirka 50 respektive 200 meter. Fastigheter i Olskroken och Bagaregården inom 25 meter från spår erbjuds fasadåtgärder utanför järnvägsmark som förstärkt brandskydd vid en eventuell olycka.

Natura 2000, riksintressen samt annan reglering av markanvändningen

Följande riksintressen berörs av utbyggnaden av Olskroken planskildhet:

- Vägar: E6, E20 och E45
- Järnvägar: Västra stambanan, Norge/Vänerbanan, Bohusbanan, Hamnbanan och Väst kustbanan, befintliga stationerna Göteborgs Central, Liseberg och Gammelstaden, kombiterminalen Göteborg Gullbergsvass samt planerad Västlänk inklusive stationer
- Hamn och farled: Göteborgs hamn, Göta älv som farled, ytor för bangård vid Göteborgs central och kombiterminalen

Den nedre delen av Säveån omfattas av Natura 2000-skydd som även utgör riksintresse för naturvården. Eventuell påverkan på Natura 2000-området Säveån kommer att hanteras i ansökan till mark- och miljödomstolen.

Miljökvalitetsnormer

De miljökvalitetsnormer som är aktuella för Olskroken planskildhet är:

- Normer för utomhusluft
- Normer för vattenförekomster
- Normer för fisk- och musselvatten

Under byggskedet påverkas luftkvaliteten utomhus främst av utsläpp från byggtransporter och omledning av trafik. Konsekvenserna bedöms bli små och Trafikverket kommer att fortsätta arbetet med att undersöka vilka skyddsåtgärder som kan vidtas för att minska luftföroreningsnivåerna på platser som beräknas kunna få förhöjda nivåer och minska riskerna för att miljökvalitetsnormerna ska överskridas under byggtiden. I driftskedet beräknas inte miljökvalitetsnormerna för luft överskridas.

Genom att länshållnings- och processvattnet omhändertas under byggskedet kommer vattenkvaliteten för de berörda vattendragen endast att påverkas i begränsad utsträckning. Arbetena kommer därmed inte att motverka möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna för kemisk ytvattenstatus i berörda vattenförekomster. I driftskedet möjliggör den planerade järnvägsanläggningen att gällande kvalitetskrav för ekologisk samt kemisk ytvattenstatus kan följas. Grundvattenförekomsten Gamlestaden bedöms inte påverkas av arbetena, varken i bygg- eller driftskedet.

För de utpekade laxfiskevattnen, Göta älv och Säveån, görs samma bedömning som för vattenförekomsterna.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 2,4 miljarder kronor i prisnivå 2013. Projektet ingår i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2014-2025.

Byggstart planeras ske 2017/2018.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt lagen om byggande av järnväg har föregåtts av en förberedande studie i form av en förstudie (2001-2002) och en järnvägsutredning (2004-2007). Länsstyrelsen i Västra Götalands län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Regeringen har den 26 juni 2014 beslutat om tillåtlighet för projektet enligt 17 kap. miljöbalken. Utbyggnaden ska ske enligt på karta redovisad utbyggnadskorridor. För tillåtligheten gäller sex villkor. Järnvägsplanens förenlighet med regeringens villkor behandlas nedan under "Kommentarer till regeringens villkor".

Villkor för regeringens tillåtlighetsbeslut

Järnvägsplanens järnvägsmark ligger inom den korridor som avses i regeringens beslut om tillåtlighet med den avvikelse som länsstyrelsen gett tillstånd till.

För tillåtligheten har regeringen beslutat om sex villkor som behandlar:

- Kulturmiljö
- Plan för berg- och jordmassor med mera
- Plan om att begränsa energianvändningen med mera
- Riktlinjer för att minimera risken för översvämningar
- Kontrollprogram för yt- och grundvatten
- Plan för säkerheten i Västlänken

Hur sökanden har arbetat för att uppfylla villkoren finns redogjort för i planens beskrivning (avsnitt 2.5.3, sidan 8-10). Av den redogörelsen framgår bland annat nedanstående.

Det är främst villkoret om vatten som berör Olskroken planskildhet genom omgrävning av Gullbergsån. Tillstånd till detta kommer att sökas enligt reglerna i miljöbalken. I tillämpliga delar kommer arbetet med övriga villkor även omfatta projekt Olskroken planskildhet. Exempelvis kommer de planer för masshantering och transporter samt energi, luft och klimat som tas fram att gälla både Västlänken och Olskroken planskildhet.

Trafikverket har ett samarbete med Göteborgs stad och andra kommuner för att hitta lämpliga användningsområden och avsättning för överskottsmassor. Flera tänkbara alternativ har diskuterats. Innan byggstart 2018 ska masshanteringsplanen redovisas till länsstyrelsen. Den kommer också att innehålla en plan för transporter av massor och byggnadsmaterial.

För att begränsa energianvändningen samt utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar har Trafikverket tagit fram en klimatkalkyl för Västlänken. Trafikverket har ett pågående forskningsprojekt gällande byggplatsemissioner. Resultatet ska ligga till grund för krav i byggskedet för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet inte överskrids. En plan kommer att redovisas för länsstyrelsen och Göteborgs stad innan byggstart.

Utgångspunkten är att Västlänken under dess tekniska livslängd, mer än 100 år, inte ska kunna översvämmas ens vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå. Anläggningen kommer att vara utformad så att den bedöms klara översvämningar de kommande 100 åren på mellan +3,9 och +5,0 meter. Dagens nivåer ligger på +1,8 till +2,1 meter beroende på Götaälvs lutning genom staden. Även åtgärder för att kunna skydda Västlänken upp till + 5,5 meter ska projekteras och mark ska reserveras så att åtgärderna är möjliga att genomföra under Västlänkens tekniska livslängd till år 2150. Eftersom forskningen om förändrade havsnivåer, extrem nederbörd och vind uppdateras kontinuerligt, ska de dimensionerande värdena fortlöpande ses över under projekterings-, bygg- och driftskedena.

Kontrollprogram med förslag till bland annat mätningar, frekvens och kontrollpunkter för att kontrollera eventuell påverkan på vattendragens kemiska och ekologiska status kommer att tas fram i arbetet med ansökan om tillstånd till vattenverksamhet. Kontrollprogram kommer också att tas fram för mätning av grundvattennivåer.

I järnvägsplanen ingår en underlagsrapport "Risk och säkerhet". Dokumentet beskriver krav, strategier och skyddsåtgärder för säkerhet mot olyckor i driftskedet.

Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Planen hölls tillgänglig för granskning under perioden 2015-09-14 – 2015-10-05.

Vid granskningen kom det in 21 yttranden som sammanfattats och kommenteras i ett granskningsutlåtande. Synpunkterna berör huvudsakligen:

- bullerskydd
- tillgänglighet under byggskedet
- risk för skador och störningar under byggskedet
- permanenta och tillfälliga markanspråk
- ersättningsfrågor
- riskanalys vid hantering av farligt gods
- behovet av tillstånd inom Natura 2000-området Säveån
- skydd för hotade arter
- möjligheten att ansluta till en alternativ sträckning av Västlänken
- alternativa lösningar av spårömläggningarna i Olskroken och Västlänken
- att godtagbar ersättning för nuvarande kombiterminal saknas

Göteborgs stad hade bland annat synpunkter gällande byggskedet, tillfälliga nyttjanderätter och krav på anmälan eller ytterligare tillstånd. Länsstyrelsen i Västra Götaland hade efter granskningen uppfattningen att en rad sakområden behövde kompletteras innan planen kunde tillstyrkas.

Efter granskningen har den sökande ändrat järnvägsplanen. Ändringarna har bland annat föranletts av inkomna synpunkter från länsstyrelsen, Göteborgs stad och fastighetsägare. Förändringar av anläggningen har gjorts genom bland annat att ny stödmur har tillkommit, ny sträckning av serviceväg till pumpstation utmed väg E6, ny sträckning av anslutningsväg till Olskroksdepån och ny gång- och cykelväg från Olskroksdepån med anslutning till gång- och cykelbro över E6. Det har också gjorts en översyn av behovet och utformningen av tillfälliga nyttjanderätter. Efter granskningen har den sökande kompletterat plankartorna med en bilaga 2 innehållande skyddsåtgärder. Ändringar har också gjorts i planbeskrivningen för att förtydliga planens konsekvenser. Ändringarna redovisas i PM "Ändringar efter granskning av järnvägsplan". Kommunikeringen har skett med dem som berörs av ändringarna med möjlighet att lämna synpunkter. Vid kommunikationen inkom fyra yttranden med ytterligare synpunkter vilka sammanställts och kommenterats av sökanden i ett kompletterande utlåtande. Återigen framfördes synpunkter på tillgänglighet under byggtiden och vikten av framförhållning och samråd gentemot fastighetsägare och nyttjare av anläggningarna. Synpunkter på bullerskydd framfördes också.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

I sitt yttranden noterar länsstyrelsen att byggandet av järnvägen i enlighet med järnvägsplanen på delsträcka km 455+500 till km 455+760 inte får påbörjas innan frågan om tillstånd till åtgärder som kan påverka Natura 2000-området Säveån, nedre delen, har prövats av mark- och miljödomstolen.

Länsstyrelsen förutsätter att ett genomförandeavtal träffas mellan berörda parter angående flytt av kombiterminalen och Göteborg Norra som länsstyrelsen bedömer är av riksintresse för kommunikation, innan järnvägsplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Fastställelseprövningens omfattning

Järnvägsplanen är upprättad enligt reglerna i Lagen om byggande av järnväg. Lagen reglerar framtagandet av en järnvägsplan samt järnvägen i driftskedet (när den har tagits i bruk för trafik). Även åtkomst till mark och utrymme som behövs under byggskedet kan regleras i en järnvägsplan. Beskrivningen av byggskedet är att betrakta som ett möjligt sätt att bygga Olskroken planskildhet men fastställs inte.

För att kunna bygga en järnväg krävs ofta utöver en fastställd och lagakraftvunnen järnvägsplan en rad andra tillstånd och beslut. Parallellt med denna järnvägsplan har den sökande lämnat in en tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen enligt reglerna i miljöbalkens kapitel 9 och 11, miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd respektive vattenverksamhet. Ovanjordsanläggningarnas närmare utformning regleras genom detaljplanebestämmelser och i de flesta fall bygglov. Andra tillstånd som kan behövas är bland annat rivningslov, marklov, tillstånd för mellanlagring och hantering av avfall, tillstånd för deponi, utsläpp av förorenat vatten och tillstånd för störande arbete. Byggandet av järnvägen är också beroende av att gällande detaljplaner överensstämmer med järnvägsplanen då det inte är tillåtet att bygga en järnväg i strid mot en detaljplan eller områdesbestämmelser.

Föreslagen omdragning av Gullbergsån omfattas inte av järnvägsplanen. Järnvägsbronns läge och grundkonstruktioner längs ån förutsätter dock att Gullbergsån får ett nytt läge.

Allmänt

Ändamålet med Olskroken planskildhet är att öka järnvägens kapacitet.

Sedan slutet av 1990-talet har kapacitetsproblemet i järnvägssystemet i och kring Göteborg ökat. 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.

Vid Olskroken möts många av banorna i samma plan vilket ger konflikter i tågvägarna och hämmar kapaciteten. Tåg från Västkustbanan till Sävenäs och tåg till terminalerna Göteborg Norra och kombiterminalen kommer i konflikt med trafiken på Norge/Vänerbanan särskilt då det är högtrafik på pendeltågstrafiken. Godstrafiken kommer att öka då Västkustbanans dubbelspår är färdigbyggt och en del av dessa tåg kommer att utgå från Sävenäs. För att kunna utveckla, förbättra och öka tågtrafiken för både gods- och människor behövs ökad spårkapacitet.

Göteborgs stad, Jernhusen och Trafikverket har i en avsiktsförklaring i november 2014 kommit överens om en handlingsplan för omlokalisering av kombiterminalen till Sävenäs och med inriktning att nuvarande terminal vid Kruthusgatan ska vara borta vid byggstart 2018. Projektet har påbörjat projektering av det nya läget i Sävenäs.

Kommentarer till regeringens tillåtlighetsbeslut

Järnvägsanläggningen ligger inom den korridor som avses i regeringens beslut om tillåtlighet med den avvikelse som länsstyrelsen gett tillstånd till. Trafikverket delar sökandens och länsstyrelsens bedömning att regeringens villkor i tillåtlighetsbeslutet är uppfyllda.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen och efter ändringar av järnvägsplanen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande och de synpunkter som kom in efter ändringar av järnvägsplanen i ett

kompletterande utlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning. Vad gäller tillfälliga nyttjanderätter har komplettering begärts under fastställelseprövningen.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som framfört synpunkter under granskningen samt inkommit med yttranden vid underrättelse om ändring av järnvägsplanen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning, i detta fall begäran om fastställelse, granskningsutlåtande inklusive kompletterande granskningsutlåtande samt Länsstyrelsens i Västra Götalands län tillstyrkan av järnvägsplanen. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering som pågick fram till och med den 15 februari 2016 kom det in fem yttranden.

Transportstyrelsen, Naturvårdsverket, SMHI och Försvarsmakten har inga ytterligare synpunkter.

Jernhusen AB (Olskroken 743:72 m.fl.) påpekar att länsstyrelsens yttrande förutsätter att ett genomförandeavtal träffas mellan berörda parter innan järnvägsplanen fastställs. Bolaget anser att ett arbete mot en ersättning av nuvarande kombiterminal ska vara partsgemensamt och enligt den avsiktsförklaring som tidigare träffats. Trafikverket har utan motivering avstått från vidare deltagande i förhandlingarna. Jernhusen har ägnat mycket arbete åt att utveckla ett koncept för Sävenäslokaliseringen och bolaget är fullt ut beredd att fortsätta detta utifrån sitt uppdrag. Sammanfattningsvis är det Jernhusens uppfattning att förslaget till järnvägsplan för Olskroken planskildhet inte kan fastställas innan en fullgod ersättningsanläggning för det nuvarande riksintresset Gullbergsvass kombiterminal säkerställs.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

På begäran av Trafikverket har sökanden under fastställelseprövningen preciserat under vilken tidsperiod tillfällig nyttjanderätt begärs för respektive område samt vilka restriktioner för användandet som ska fastställas för respektive område. Detta har resulterat i en revidering av bilaga 1 till plankartan, vilken förtecknar de tillfälliga nyttjanderätter som avses tas i anspråk vid byggandet av Olskroken planskildhet samt anger inskränkningar eller restriktioner i användandet av områdena. Den sökande har också kommenterat inkommet yttrande från Jernhusen AB (se ovan).

Trafikverket Region Väst har med anledning av Jernhusen AB:s yttrande framfört följande. Jernhusen AB är markägare inom järnvägsplanens område och upplåter mark och i viss mån anläggningar till andra verksamhetsutövare. Spårfunktionerna på Gullbergsvass ägs av Trafikverket och tilldelning av spår sker inom ramen för återkommande järnvägsnätsbeskrivning. Diskussioner om flytt av kombiterminalen på Gullbergsvass har pågått under många år och Göteborgs stad har klart deklarerat att det för den framtida stadsutvecklingen är angeläget att markområdena för spårfunktionerna på Gullbergsvass och Göteborg Norra kan friställas för kommande och planerad stadsutveckling. Parterna har emellertid inte kunnat hitta en gemensam syn på fördelningen av uppskattade flyttkostnader om 450 miljoner kronor. Det konstaterades att det behövdes alternativ och preliminärt kan ett väsentligt billigare alternativ i Göteborgs hamn stå klart före utgången av 2017. Riksintresset kombiterminal i Göteborgsområdet kan med fördel lokaliseras till annan mark, med bibehållen kapacitet och möjligheter till expansion. Jernhusen AB:s önskan och affärsidé att hyra ut mark för diverse externa behov med järnvägsanknytning är inget riksintresse.

Den sökandes svar på kompletteringsbegäran har kommunicerats med de fastighetsägare som berörs av tillfälliga nyttjanderätter och Trafikverkets svar på Jernhusen AB:s yttrande har kommunicerats med bolaget.

Göteborgs stad framför i sitt yttrande vissa behov av förändringar av restriktioner för tillfälliga nyttjanderätter.

Trafikverket anser att det är genomförandefrågor som lämpligen hanteras i byggskedet. Parterna har enligt uppgift träffat ett genomförandeavtal som bland annat reglerar åtagande vad gäller genomförande och principer för markåtkomst i det fortsatta arbetet med järnvägsprojektet. Trafikverket förutsätter att detta kan lösas i samförstånd mellan sökanden och Göteborgs stad.

Jernhusen AB framför att Trafikverket ensidigt avbrutit den trepartsförhandling som skulle utgöra svar på länsstyrelsens angivna förutsättningar. Jernhusen ser inga egna skäl att flytta den nuvarande väl fungerande kombiterminalen på Gullbergsvass och kan därför inte förväntas finansiera en flytt till Sävenäs. Jernhusen har en helt annan uppfattning om godsflödena än den Trafikverket Region Väst redovisar i sitt yttrande. Jernhusens slutsats är oförändrad och förutsätter att en överenskommelse träffas för en hållbar lösning av kombigodshanteringen på lång sikt. Detta ska ske innan järnvägsplanen kan godkännas, enligt de förutsättningar som länsstyrelsen angivit.

Trafikverket Region Väst inkom därefter med en överenskommelse tecknad 2016-04-13, mellan Trafikverket Region Väst, företrädare för Göteborgs stad, Göteborgs Hamn AB och Älvstranden utveckling AB, angående fortsatt process med avveckling av spårfunktionerna på Gullbergsvass för Göteborg Norra, kombiterminalen och uppställningsspåren.

Jernhusen AB inkom med synpunkter med anledning av detta dokument. Jernhusen framför att den i dokumentet angivna placeringen i hamnen inte kan tillgodose efterfrågan på kombiterminalfunktion. Riksentresset skadas därmed påtagligt.

Trafikverkets uppfattning i denna fråga redovisas nedan.

Trafikverkets bedömning av järnvägsplanens påverkan på riksentressen, Natura 2000, miljö kvalitetsnormer m.m.

Västlänken, inklusive planskildhet Olskroken, är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Så är också kombiterminalen och Göteborg Norra. Trafikverket som enligt hushållningsförordningen är ansvarig myndighet för att bedöma och peka ut områden av riksintresse för kommunikation är väl medveten om att ett genomförande av järnvägsplanen kommer att innebära att kombiterminalen och Göteborg Norra måste flyttas.

I tillåtlighetsbeslutet i november 2012 angav regeringen bland annat att "...omlokalisering av kombiterminaler och depåer samt stationernas utformning hanteras i den långsiktiga ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur och i den kommunala planeringen". Frågan är således inte ny och det har under en längre tid pågått diskussioner om den nya lokaliseringen. Länsstyrelsen har i sin tillstyrkan förutsatt, men inte villkorat, att genomförandeavtal träffats mellan berörda parter angående flytt av kombiterminalen och Göteborg Norra innan järnvägsplanen fastställs.

Mellan Göteborgs stad, Trafikverket och Jernhusen AB träffades 2014-11-24 en avsiktsförklaring om genomförande av förstudie för genomförande av omlokalisering och avveckling av spårfunktionerna. Den sökande har även redovisat en överenskommelse tecknad mellan Trafikverket Region Väst, företrädare för Göteborgs stad, Göteborgs Hamn AB och Älvstranden utveckling AB 2016-04-13. Dessa parter är överens om att fortsätta processen med avveckling av spårfunktionerna på Gullbergsvass för Göteborg Norra, kombiterminalen och uppställningsspåren. Parterna är vidare överens om omlokaliseringen enligt den genomförda förstudiens rekommendation samt finansieringsmodell enligt värdeskapande förhandling. Allt i syfte att omlokaliseringen av Göteborg Norra och kombiterminalen ska vara genomförd senast under 2017 och att avveckling av järnvägsspåren, efter regeringsbeslut, kan ske därefter. Uppställningsspåren ska flyttas senast 2023, under förutsättning att mark för förläggning av spår har lokaliserats. Överenskommelsen ska stadfästas i avtal.

Trafikverket kan konstatera att regeringen meddelat tillåtlighet för projektet med kännedom om att kombiterminalen och Göteborg Norra som är av riksintresse för kommunikation inte kan vara kvar i

befintligt läge. Det har inte varit möjligt i tillåtighetsbeslutet och är inte heller möjligt i järnvägsplanen att besluta om en ny lokalisering utanför planområdet. En ny lokalisering kräver andra beslut, bland annat enligt plan- och bygglagen. Ett avtal om omlokalisering torde under gynnsamma förhållanden även innehålla en ekonomisk överenskommelse med den part som äger marken och driver verksamhet i terminalen. Emellertid är det inte ägaren till marken eller verksamheten som utgör riksintresset utan det är funktionen som sådan. Det är således inte privaträttsliga förhållanden som är avgörande för om riksintresset kan upprätthållas på annan plats. Eventuella skador och intrång i den affärsverksamhet som bedrivs inom det område som genom järnvägsplanen ianspråk tas får regleras enligt ersättningsreglerna i lagen om byggande av järnväg.

Trafikverket anser att den sökande har visat att det är möjligt att omlokalisera järnvägsterminalen Göteborg Norra och kombiterminalen trots att avtal om detaljer och ekonomiska mellanhavanden ännu inte slutits. Om skada trots omlokalisering skulle uppkomma på riksintresset kommunikation bedöms den därmed i vart fall inte vara påtaglig.

Trafikverkets bedömning är att övriga berörda riksintressen påverkas positivt alternativt påverkas marginellt av järnvägsplan Olskroken planskildhet.

Eventuell påverkan på Natura 2000- området nedre Sävåån prövas av mark- och miljödomstolen.

Trafikverket bedömer att järnvägsanläggningen i driftskedet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna eller laxfiskevattnen. Övriga miljö kvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

Kommunala planer

Trafikverket bedömer att järnvägsplanen är förenlig med berörda kommuners översiktsplaner.

En järnväg får inte byggas i strid mot en detaljplan. Ett planarbete pågår inom Göteborgs stad. "Detaljplan för utökning av bangård i Olskroken inom stadsdelen Bagaregården, Olskroken och Gullbergsvass i Göteborg" har varit ute på samråd under hösten 2015. Avsikten är att järnvägsplanen och detaljplanen ska vara i överensstämmelse. Järnvägsplanen strider idag mot befintliga detaljplaner och järnvägsplanen kan därför inte genomföras förrän den nya detaljplanen har antagits och vunnit laga kraft.

Trafikverkets bedömning av lokalisering och utformning

Den sökande har redogjort för valda och bortvalda alternativ vad gäller olika utformning och lokalisering. Trafikverket har ingen annan uppfattning än den sökande och anser att de valda alternativen utgör en rimlig avvägning mellan de olika allmänna intressena och de enskilda.

Tillfälliga nyttjanderätter

Normalt innebär en tillfällig nyttjanderätt en rätt att för angiven tid och ändamål, istället för fastighetsägaren och eventuella innehavare av särskild rätt, nyttja området. I ett tätbebyggt område som centrala Göteborg är det emellertid inte rimligt att besluta om en sådan ensamrätt för sökanden. Intrånget och konsekvenserna skulle bli oproportionerligt stora för både enskilda och allmänhet. Inskränkningar har därför gjorts i sökandens rätt att disponera respektive område. Vad nyttjanderätterna omfattar framgår av bilaga 1 till plankartorna. Allt innehåll i bilagan fastställs, utom innehållet i kolumn 5, upplysningar m.m.

Efter begäran från Trafikverket under fastställelseprövningen har sökanden, så långt denne ansett det varit möjligt, preciserat den tid som nyttjanderätten maximalt får utnyttjas. I kolumn 3 anges de antal år som nyttjanderätten maximalt får utnyttjas. De angivna antal åren kan inträffa när som helst under hela

byggtiden och även uppdelat i perioder. Fastighetsägaren ska dock underrättas senast 2 månader innan området får nyttjas.

Med dessa inskränkningar och preciseringar anser Trafikverket att avvägningen mellan intresset att bygga järnvägen rationellt och intrånget i enskilda och allmänna intressen är rimlig varför sökandens yrkande om tillgång till tillfälliga nyttjanderätter kan accepteras.

Den sökande har uppgett att avsikten är att träffa överenskommelser om hanteringen av de tillfälliga nyttjanderätterna. Trafikverket förutsätter att detta arbete prioriteras och att sökanden tillser att så liten skada som möjligt åsamkas berörda.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en utbyggnad enligt järnvägsplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Järnvägsplanen har handlagts i enlighet med reglerna i lagen och förordningen om byggande av järnväg. De villkor som regeringen anger i tillåtighetsbeslutet och som gäller järnvägsplanen har tillgodosetts.

Järnvägens sträckning strider inte mot kommunen översiktsplan.

Den föreslagna utbyggnaden av noden Olskroken till en fullt planskild knutpunkt förbättrar dagens tågtrafik och skapar förutsättningar för en ökad trafik och för ny och hållbar stadsutveckling. Det innebär att järnvägen får ett lämpligt läge och utförande.

Anläggningens utformning har så långt det varit möjligt anpassats för att begränsa negativa konsekvenser för boende och omgivande stadsmiljö i övrigt. Genom detta tillgodoses ändamålet med järnvägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskäligen kostnad.

Trafikverket bedömer att järnvägsanläggningen är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark, utrymmen och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att de i järnvägsplanen redovisade områdena för tillfällig nyttjanderätt, med de restriktioner som framgår av bilaga 1 till plankartorna, har en med hänsyn till behovet lämplig lokalisering och skäligen omfattning.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att järnvägsplanens utformning omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit chefsjuristen Charlotta Lindmark med planprövaren Gudrun Jonsson-Glans som föredragande. I den slutliga handläggningen har även expeditionschefen Johan Barkelius och avdelningschef Planprovning Mats Dehlbom deltagit.



Charlotta Lindmark



Gudrun Jonsson-Glans

Bilagor

1. Anvisning "Hur man överklagar"
2. Allmänna upplysningar – fastställd järnvägsplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götalands län
Regionförbundet i Västra Götalands län
Göteborgs kommun
Kommunala lantmäterimyndigheten i Göteborgs kommun (efter laga kraft)
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 21 juli 2016**.

Allmänna upplysningar, fastställd järnvägsplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om järnvägsbygget inte har påbörjats inom den tiden.

Rätt att lösa in mark

När beslutet fått laga kraft har den som ska bygga järnvägen rätt att lösa in mark med eventuella byggnader som enligt järnvägsplanen ska användas för järnvägsändamål. Även nyttjanderätt, servitut och liknande som gäller inom sådan mark eller sådana utrymmen får lösas in.

Beslutet innebär också att den som ska bygga järnvägen har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av järnvägsplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i järnvägsplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud som avser åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 60 dB(A) ekvivalentnivå utomhus i bostadsområde i övrigt
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från järnvägstrafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån inomhus överskrider 55 dB(A) maximalnivå fler än fem gånger per natt.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder antar man schablonmässigt att fasaden på befintliga bostäder dämpar ljudnivån inomhus från järnvägstrafikbuller med 30 dB(A). Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängderna på banan, olika tågtyper och längder på tågsätten, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Järnvägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En järnväg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om järnvägsprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelseprövningen omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat:

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggningar av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggtiden.

Lantmäteriförrättning

Mark och utrymmen för den planerade järnvägen kommer att överföras till en järnvägsfastighet genom en lantmäteriförrättning.

En järnvägsplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför järnvägsmarken. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från Trafikverket för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av järnvägsmarken för järnvägsändamål.