

Vänersborgs tingsrätt  
Mark- och miljödomstolen  
Box 1070  
462 28 Vänersborg

## Kompletteringar av ansökningshandlingarna

### Mål: M 638-16; Trafikverket

Mark- och miljödomstolen i Vänersborg har förelagt Trafikverket att inkomma med kompletteringar i nio kompletteringsönskemål/-synpunkter (aktbilaga 28).

Trafikverket lämnar nedan kompletteringar i samma ordning som domstolens synpunkter.

Trafikverket har även tagit del av länsstyrelsens skrivelse från den 26 september 2016 (aktbilaga 32) och har förelagts att inkomma med skriftligt yttrande över skrivelsen. Ett sådant yttrande lämnas i slutet av denna skrivelse.

### Domstolens kompletteringsönskemål (aktbilaga 28)

#### 1. Planenligheten

Den ansökta verksamheten är inte i enlighet med nu gällande planer utan förutsätter att de nya detaljplanerna vinner laga kraft. Även om dessa vinner laga kraft först hösten 2017, eller senare, finns möjlighet att vid tillståndsprövningen av verksamheten villkora att anläggandet ska ske i enlighet med gällande, framtida detaljplan. De detaljplaner som påverkas av Västlänken och Olskroken planskildhet finns redovisade i bilaga till järnvägsplanerna.

#### 2. Underrättelse om när järnvägsplanerna vinner laga kraft

Trafikverket kommer att underrätta domstolen när järnvägsplanerna vinner laga kraft. Beslut om fastställande av de två järnvägsplanerna bifogas, [bilaga 27](#).

#### 3. Närmare uppgifter om plan för transporter och omhändertagande av massor

Trafikverket har beslutat att tidigarelägga redovisningen av planen enligt villkor 2 i regeringens tillåtighetsbeslut till den 14 april 2017. I planen kommer i största möjliga mån att redovisas hur bergmassor, förorenade massor och övriga massor kommer att tas om hand, samt vilka huvudsakliga transportvägar som avses att nyttjas. Det kommer dock inte att vara bestämt i detalj var samtliga massor ska omhändertas under hela projektetiden. Upphandling sker i dessa fall inför att respektive anläggningsarbete ska påbörjas. Såsom gäller för andra infrastrukturprojekt (jfr exempelvis Förbifart Stockholm) är detta frågor som Trafikverket kommer att arbeta med kontinuerligt under hela projektets genomförande. Masshanteringens utförande kan även komma att påverkas av i vilken mån entreprenörer får tillstånd till utlastning från hamnar så att transporterna kan ske per båt eller i den mån det uppkommer behov av massor i regionen (för exempelvis sluttäckning av deponier).

Planen tas fram i enlighet med vad som överenskommits med samrådsparterna.

#### 4. Stationsbyggnader och förstärkningsarbeten för Götatunneln

Göteborgs stad ska ansvara för stationsbyggnaderna, se Trafikverkets komplettering den 29 juni 2016 i svar till länsstyrelsen (s. 4).

Anläggningar under mark (och under stationsbyggnader) är dock en del av Västlänken och ingår i provningen. Dessa finns redovisade i ansökan.

Förstärkningsarbeten av Götatunneln utförs för att förhindra skador på tunneln, se Trafikverkets komplettering den 29 juni 2016 (s. 4). Detta beskrivs närmare i den tekniska beskrivningen (bilaga 3 till ansökan, avsnitt 8.4.3). Arbetena medför inte behov av att ändra vattendomen för Götatunneln.

#### 5. Föreslaget tillståndsvillkor 3 bör täcka alla sträckor

Det föreslagna villkor 3 kompletteras nedan (ändring markerad med kursiverad text). Närmare redogörelse för skälen för avgränsningarna redovisas i bilaga 28.

3. Efter anläggningsskedet får inläckage av grundvatten i tunnlar och anläggningar inte överstiga de flöden som anges i nedanstående tabeller.

Angivna värden gäller som tertialmedelvärde för maximalt inläckage.

<i>Sträcka</i>	<i>Mätpunkt</i>	<i>Läge mät- punkt</i>	<i>Inläckage l/min</i>	<i>Ingående delar</i>
Spårtunnel Skansen Lejonet-Residenset 456+200 - 458+320	Pumpbrunn Flödesmätare #7	458+450 (preliminär)	40	Spårtunnel och station Centralen Entréer Brandgasschakt Ventilationsschakt Tryckutjämningschakt Servicetunnel Kvarnberget
Spårtunnel Residenset – Rosenlund 458+320 – 458+860	Pumpbrunn Flödesmätare #1	459+600	80	Spårtunnel Servicetunnel Otterhällan Servicetunnel Kungshöjd
Station Haga 458+860 – 459+600	Pumpbrunn Flödesmätare #2	459+600	155	Stationsdel Entréer Brandgasschakt Tryckutjämningschakt
Spårtunnel Station Haga – Station Korsvägen 459+600 – 460+660	Pumpbrunn Flödesmätare #3	459+600	90	Spårtunnel och parallell servicetunnel Ventilationsschakt
Station Korsvägen Väst 460+660 – 461+000	Pumpbrunn Flödesmätare #4	459+600	100	Stationsdel Väst Entré Servicetunnel Korsvägen Tryckutjämningschakt Ventilationsschakt
Station Korsvägen Öst och betong- tunnel Möln- dalsåns dalgång 461+000 – 461+550	Pumpbrunn Flödesmätare #5	461+630	105	Stationsdel Öst Spårtunnel Entréer Tryckutjämningschakt/ Ventilationsschakt Servicetunnel Liseberget

Spårtunnel Skår 461+550 – 462+740	Pumpbrunn Flödesmätare #6	461+630	110	Spårtunnel och parallell servicetunnel Servicetunnel Skår
<i>Servicetunnel</i>	<i>Mätpunkt</i>	<i>Anslutnings- punkt spår- tunnel</i>	<i>Inläckage l/min</i>	
Bergtunnel Haga, 920 meter	Mätddamm	459+720	75	

## 6. Motivering av nivåer i villkor 3, samt konsekvenser av en skärpning

I [bilaga 28](#) redovisas vilka konsekvenser som skulle följa med en begränsning till 50 resp. 75 % av föreslagna inläckagemängder. Trafikverket redovisar även i [bilaga 28](#) möjliga villkorsvärden där sträckor lagts ihop och där det totala inläckaget har minskats till 75 %.

## 7. Förslag till villkor för maximal grundvattensänkning eller portryckssänkning

Domstolen har efterfrågat varför ansökan inte innehåller villkor syftande till att begränsa maximal påverkan på omgivningen angivet som grundvattenavsänkning eller portryckssänkning.

Utredningen i det aktuella målet är och kommer att bli betydligt mer utförlig än vad som utförts i andra liknande mål. Ofta har det i mål av aktuellt slag angetts nivåer för maximal påverkan på omgivningen angivet som grundvattenavsänkning eller portryckssänkning inom olika delområden. Eftersom delområdet i sådana fall kommer att innefatta många allmänna och enskilda intressen (byggnader, anläggningar, känsliga naturmiljöer, fornlämningar samt energibrunnar, nedan riskobjekt) som är grundvattenberoende och som kan ha olika behov av grundvattennivåer, finns det risk för att sambandet mellan grundvattensänkningen och risken för skada blir relativt svagt. Villkorskonstruktioner utformade som grundvattenavsänkning eller portryckssänkning för delområden riskerar därmed att bli ett trubbigt instrument för att förhindra skada till följd av grundvattenpåverkan.

I det förevarande målet har utredningen varit mer ambitiös än i något liknande mål genom att Trafikverket har identifierat samtliga enskilda riskobjekt inom hela influensområdet. För *respektive riskobjekt* har det genomförts en hydrogeologisk utredning och genomförs en individuell riskbedömning. Inom ramen för den utredningen fastställs det för varje riskobjekt en specifik åtgärdsnivå i form av en godtagbar grundvattennivå, d.v.s. den grundvattennivå som måste upprätthållas för varje enskilt riskobjekt för att undvika skada på det specifika riskobjektet. Om den aktuella åtgärdsnivån riskerar att underskridas kommer Trafikverket att vara skyldigt att vidta skyddsinfiltration för att upprätthålla den godtagbara grundvattennivån och/eller vidta kompletterande tätningsåtgärder eller andra åtgärder för att förhindra underskridande av nivån.

Av kontrollprogrammet för grundvatten, bilaga 6 till ansökan, framgår hur och enligt vilka principer som dessa åtgärdsnivåer tas fram. I god tid före huvudförhandlingen kommer Trafikverket att redovisa åtgärdsnivåer för varje enskilt riskobjekt. Av den tekniska beskrivningen framgår vilka skyddsåtgärder som avses att vidtas i syfte att förhindra skada på riskobjekten. Villkorskonstruktionen innebär därmed att kontroll och skyddsåtgärder till följd av verksamheten kommer att utformas för varje individuellt riskobjekt och inte för ett delområde.

Trafikverkets tidigare föreslagna villkor innebär således ett betydligt mer adekvat och förfinat arbetssätt som ger bättre förutsättningar för att förhindra skador på riskobjekt.

I [bilaga 28](#) redovisas ändå preliminära nivåer för maximal påverkan på omgivningen angivet som grundvattenavsänkning i olika punkter. Detta kan föreskrivas som ett villkor under anläggningsskedet



under förutsättning att domstolen under prövningen kommer fram till att det finns ett behov av ett sådant villkor.

## 8. Förslag till inläckagevillkor för utförande-/arbetstiden

Domstolen har även efterfrågat ett inläckagevillkor för utförande-/arbetstiden. Förslag till ett sådant villkor avseende bergtunnlar redovisas i [bilaga 28](#). Detta bör, under förutsättning att domstolen kommer fram till att det finns behov av ett sådant villkor, föreskrivas som ett riktvärdesvillkor.

## 9. Injekteringsklasser/typinjektering/injekteringsskärm

I [bilaga 28](#) redovisas vilka kriterier/krav som ställs på projektet för injekteringen av bergtunnlar längs olika delsträckor. Detta utvecklas i bilagan.

## Länsstyrelsens yttrande (aktbilaga 32)

Länsstyrelsen anser att målet ska kompletteras i ett antal punkter. Med hänsyn till att Trafikverket har fått del av synpunkterna i ett mycket sent skede blir verkets svar kortfattade. Då frågorna i vissa delar rör synpunkter i sak finns det skäl att återkomma till dem längre fram. Länsstyrelsens synpunkter sammanfattas nedan med kommentarer från Trafikverket. För att underlätta läsningen har länsstyrelsens synpunkter kursiverats.

*Länsstyrelsen anser att ansökan ska kompletteras med beskrivning av den vattenverksamhet som tillhör stationsbyggnaderna.*

Trafikverket har lämnat en sådan komplettering i svar till domstolens kompletteringsönskemål 4 ovan.

*Länsstyrelsen vill ha en beskrivning av eventuell vattenbortledning från Götatunneln och Stadsarkivets berggrum.*

Denna fråga tangerar domstolens kompletteringsönskemål 4 ovan. Förstärkningsarbetena av Stadsarkivets berggrum kommer inte att utgöra vattenverksamhet.

*Länsstyrelsen efterlyser redovisning av tidplan för när ett konkret förslag på gestaltningsprinciper för passagen Skansen Lejonet kommer att finnas och när samråd kan komma att ske.*

Frågan om gestaltningsprinciper för passagen Skansen Lejonet är en av de frågor som diskuteras inom ramen för tillåtighetsvillkor 1 (se nedan).

*Länsstyrelsen vill att Trafikverket ska komplettera med en plan för hur fornlämningar som grävs bort ska synliggöras och införlivas, samt vem som gör vad och vem som ansvarar för olika delar. Kompletteringen bör ligga till grund för fortsatt samråd inom ramen för pågående arbete med tillåtighetsvillkor 1.*

Trafikverket arbetar med en sådan plan och det kommer att ske ett fortsatt samråd inom ramen för regeringens tillåtighetsvillkor 1. Hur detta arbete bedrivs och hur arbetet avser att fortsätta bedrivs har beskrivits närmare i bilaga 18 till ansökan (s. 3 -13).

*Länsstyrelsen hänvisar till att en ny beräkning av luftutsläpp ska tas fram och anser att den ska redovisa ett antal olika aspekter.*

Trafikverket tar till sig dessa synpunkter och kommer att beakta detta så långt som möjligt vid framtagandet av den uppdaterade beräkningen.

*Länsstyrelsen anser att kompensationsutredningen inte är tillräcklig.*

Trafikverket hänvisar till sin tidigare komplettering den 29 juni 2016 (s. 5 och 6). Trafikverket inställning är att utredningen för närvarande måste anses tillräcklig. Det får prövas i målet om det finns skäl att ställa krav på kompensationsåtgärder utöver vad som Trafikverket har åtagit sig.

*Länsstyrelsen anser att åtgärdsprogrammet för bevarande av träd ska uppdateras och att det är en förutsättning för prövningen och anläggandet.*

Trafikverket håller på att uppdatera åtgärdsprogrammet för träd och det kommer, såsom redovisats i komplettering den 29 juni 2016 (s. 3), att färdigställas under hösten 2016. Arbetet beräknas vara färdigt senast i slutet av november 2016.

*Länsstyrelsen anser att ansökan ytterligare ska kompletteras avseende konsekvenser på vattenmiljön för arbetena i kanalerna.*

Trafikverkets bedömning är att utredningen är tillräcklig, men avser att se närmare på om det finns skäl att ytterligare belysa dessa frågor framöver när frågorna behandlas i sak.

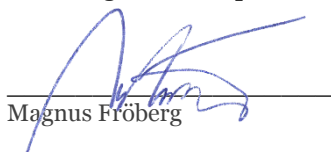
*Länsstyrelsen vill att utredningen kompletteras med ytterligare åtgärder för att motverka sättningar.*

Såsom redovisats i ansökan och i kompletteringar av ansökan är Trafikverkets primära skyddsåtgärd tätning. Den sekundära skyddsåtgärden är skyddsinfiltation. Detta gäller både för anläggningar som byggs i berg och för anläggningar som byggs i jord. I PM Hydrogeologi, bilaga 4 till ansökan, redovisas storleken på de marksättningar inom olika delområden som uppkommer vid hypotetiska grundvattennivåsenkningar i undre magasin i jord. Antagandena bakom de hydrogeologiska bedömningarna är mycket konservativa. Med konservativa avses att de är väl tilltagna och gjorda med marginal. Vidare förutsätter redovisade sättningsuppgifter att avsänkningen i den aktuella punkten sker under hela anläggningstiden. Sättningarna är därmed inte sannolika i sig eftersom redovisade bedömda avsänkningar av grundvattnet i undre magasin under anläggningstiden bara förväntas uppkomma lokalt och där under begränsad tid. Trafikverkets bedömning är att redovisade skyddsåtgärder är fullt tillräckliga för att förhindra skadligt låga grundvattennivåer kring riskobjekten.

Avslutningsvis vill Trafikverket poängtera att den utredning som har getts in i målet är mycket omfattande. Omfattningen av utredningen riskerar att gå ut över åskådligheten och möjligheten att få en översikt av de frågor som aktualiseras i målet. Trafikverket utgår ifrån att de som är involverade från länsstyrelsen i tillståndsärendet tar del av det omfattande samråd som pågår mellan bland annat verket, länsstyrelsen och kommun gällande regeringens tillåtlighetsvillkor. Alla detaljfrågor kan inte hanteras inom ramen för en tillståndsprövning enligt miljöbalken.

Trafikverket hemställer att ansökan nu kungörs så snart som möjligt.

Göteborg den 28 september 2016



Magnus Fröberg



Ulf Edling, enligt bilagd fullmakt