



RÄTTEN

Rådmannen Göran Stenman (ordförande) och tekniska rådet Roger Ödmark, särskilda ledamoten Dan Löfving och särskilda ledamoten Stig Hård

PROTOKOLLFÖRARE

Beredningsjuristen Carolina Bergholtz

PARTER

Sökande

Staten genom Trafikverket

781 89 Borlänge

Närvarande genom ombud och behöriga ställföreträdare

Ombud: Verksjurist Ulf Edling

Trafikverket

781 89 Borlänge

Ombud: Advokat Magnus Fröberg

Fröberg & Lundholm Advokatbyrå AB

Sveavägen 17, 11 tr

111 57 Stockholm

Ställföreträdare: Se protokollbilaga 1

ÖVRIGA NÄRVARANDE

Se protokollbilaga 1

SAKEN

Ansökan om tillstånd för anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner

Måndag 2017-10-02

Huvudförhandlingen inleds kl. 9.00.

Ordföranden presenterar mark- och miljödomstolen och redogör för syftet med huvudförhandlingen. Praktisk information ges. Trafikverkets och myndigheternas före-

trädare liksom professionella ombud presenterar sig. Övriga närvarande som vill anmäla sitt deltagande antecknar sig på deltagarlista, se protokollbilaga 1.

Huvudförhandlingen följer i huvudsak förhandlingsordningen, se protokollbilaga 2.

Göteborgs Stad ger in fullmakt, aktbil. 640.

Madeleine Lilliehöök ger in fullmakt, aktbil. 641.

Ordföranden frågar de närvarande om det föreligger hinder att hålla huvudförhandlingen.

Rudolf Laurin, ombud för **Castellum Väst AB m.fl.**, svarar jakande. Han anför att mark- och miljödomstolen bör ta ställning till om huvudförhandlingen istället ska utgöra ett sammanträde. Han hänvisar till avgörandet MÖD 900-13. Materialet är av en sådan omfattning och delar av detsamma har kommit in så sent att det krävs mer tid i form av förberedelse för sakägarna att kunna bemöta. Rapporterna är inte fullständiga, speciellt vad gäller grundvattendelarna. Det krävs en muntlig presentation av materialet från Trafikverkets sida innan sakägarna kan ta ställning till det. Han ifrågasätter om ansökan är tillräckligt komplett för att utgöra underlag för en huvudförhandling.

Trafikverket bestrid vad som anförts av Rudolf Laurin. Ansökan lämnades in i februari 2016. I ansökan redogjordes för principer och preliminära åtgärdsnivåer har redovisats men tanken har aldrig varit att dessa ska fastställas under ansökningsprocessen. Underlaget i ansökan kan inte komma som någon överraskning.

Annedal Sparbanksfastigheterna genom **Bertil Lundberg** meddelar att de ansluter sig till Rudolf Laurins ställningstagande och grunden för detsamma.

Domstolen beslutar att hinder mot huvudförhandling inte föreligger.

Trafikverket ger in en sammanställning av yrkanden och villkorsförslag, aktbil. 642

Trafikverket yrkar enligt aktbil. 642 och tillägger härvid att yrkandet om tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken avser arbeten som sker i anslutning till Natura 2000 Säveån. Trafikverket tillägger att arbeten ovan mark, ovanjordsbyggnader, inte omfattas av verkets ansökan.

Ordföranden meddelar att ett stort antal privatpersoner, bolag och föreningar har yrkat att Trafikverkets ansökan ska avvisas eller avslås, förenas med erforderliga försiktighetsvillkor avseende bl.a. förbesiktning, förbehållit sig rätten att återkomma med ersättningsyrkanden och även i övrigt framfört synpunkter på ansökan. Ett flertal av dessa har även hänvisat till de invändningar som framförts av Föreningen Trädplan Göteborg. Vidare har ett flertal sakägare yrkat att tiden för anmälan av oförutsedd skada ska bestämmas till 20 år efter utgången av arbetstiden.

Närvarande myndigheter och sakägare ges möjlighet att kort ange sin inställning till Trafikverkets yrkanden.

Annedal Sparbanksfastigheterna genom **Bertil Lundberg** bestrid Trafikverkets yrkande om att miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas och yrkar att ansökan ska avvisas.

Madeleine Lilliehöök anger att det till hennes i skrift framställda yrkanden ska tilläggas att hennes huvudman Föreningen Trädplan ansluter sig till yrkandena som anges för hennes andra huvudmän, bl.a. vad gäller verkställighetsförordnande och tid för anmälan av oförutsedd skada.

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv bestrid Trafikverkets yrkande om att miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas.

Trafikverket lämnar in presentationsmaterial innehållande en redogörelse för projekten Västlänken och Olskrokens planskildhet, inkl. val av sträckning, aktbil. 643.

Trafikverket genom **Bo Larsson** redogör översiktligt för planerad vattenverksamhet, regeringens tillåtlighetsbeslut, rådighet, omgivningsförhållanden, planförhållanden och genomförda utredningar i enlighet med första delen av aktbil. 643.

Paus för lunch mellan kl. 11.45. och 13.00.

Liseberg AB genom **Johanna Lindqvist** anför som en replik på vad som anfördes i Trafikverkets presentation, att Liseberg aldrig har välkomnat en dragning av Västlänken under Liseberg men har ansett att det inte är i en position att motsätta sig. Bolagets oro för olägenheterna som kan uppkomma under anläggningsskedet kvarstår.

Trafikverket genom **Therese Vestin** redogör för övergripande omgivningsförhållanden och genomförda utredningar i enlighet med andra delen av presentationen i aktbil. 643.

Trafikverket genom **Ulf Edling** redogör för projektens tillåtlighet, planer, rådighet och sakägare i enlighet med tredje delen i aktbil. 643, med bl.a. följande tillägg. Trafikverket har tolkat det som att allt inom den bruna gränsen på kartan som bifogats regeringens beslut omfattas av tillåtlighet. Servicetunnlarna omfattas inte av tillåtligheten men av den fastställda järnvägsplanen.

Föreningen Trädplan meddelar att rättslig prövning av regeringens tillåtlighetsbeslut har begärts hos Högsta Förvaltningsdomstolen.

Trafikverket anger på förekommen fråga bl.a. följande angående de planer som är aktuella i projekten, p. 11 tredje delen av presentationen aktbil. 643. Den första detaljplanen på listan har antagits i kommunen och har överklagats till mark- och miljödomstolen som ännu inte kommit till ett avgörande i målet. Plan nr 2-6 på listan är fortfa-

rande under arbete i kommunen där man jobbar med att ta fram förslag för antagande. Byggstart år 2018 är inte troligt om samtliga planer överklagas.

Trafikverket meddelar att det har ansökts om fastighetsbildning hos Lantmäteriet och att Lantmäteriet är redo att påbörja ett sådant ärende så snart detaljplanen för järnvägstunneln har vunnit laga kraft. Trafikverket ska även sluta ett antal avtal med markägare om tillträde. Vissa arbeten skulle kunna påbörjas redan nu på de fastigheter där Trafikverket redan har rådighet, exempelvis på Trafikverkets egna fastigheter.

Trafikverket redogör för vilka fastigheter som enligt verkets mening teoretiskt kan drabbas av skada till följd av ansökt vattenverksamhet; grundvattenbortledning och arbeten i vatten. En avgränsning av sakägarkretsen har gjorts utifrån rättegångsbalkens bestämmelser och att de anser att eventuella rättegångskostnadsanspråk endast ska avse sakägare i den del av målet som avser ansökt vattenverksamhet.

Ordföranden meddelar att mark- och miljödomstolen emotser samtliga rättegångskostnadsanspråk senast en vecka efter avslutad huvudförhandling.

Trafikverket anger att befintliga tunnlar huvudmän finns med i sakägarförteckningen och även de hemliga tunnelarna finns med även om tunnelarnas sträckning inte framgår.

Remissmyndigheter och sakägare ges möjlighet att redovisa sin inställning vad gäller regeringens tillåtlighetsbeslut och övriga frågor som berörts under dagen.

Länsstyrelsen anför att dess villkorsförslag ska läsas mot bakgrund av regeringens tillåtlighetsbeslut men att detsamma inte utgör ett hinder för att meddela villkor som är miljömässigt motiverade. Länsstyrelsen har synpunkter på Trafikverkets villkorsförslag nr 1 och 3. Länsstyrelsens villkorsförslag nr 30 syftar att säkerställa genomförandet av regeringens villkor nr 1 och länsstyrelsens villkorsförslag angående luftpartiklar syftar att säkerställa regeringens villkor nr 3.

Föreningen Trädplan m.fl. genom **Madeleine Lilliehöök** ger in presentationsmaterial, aktbil. 645 och anför att den kommande presentationen skall visa att regeringen fattade beslutet på ett så pass bristfälligt underlag att mark- och miljödomstolen inte ska vara bundna av regeringens beslut.

Föreningen Trädplan m.fl. genom **Carina Bulić** framför bl.a. följande synpunkter i enlighet med presentationen sid 1-8 aktbil. 645 samt tidigare ingivna yttranden i aktbil. 506 och 538, med bl.a. följande tillägg. Problemet med lokaliseringsutredningen var att Haga och Korsvägen aldrig varit de bästa alternativen, snarare de sämsta. Utredningen skapades till en början endast för centralstationen men blev sedan underlag för hela projektet Västlänken. Kopplingspunkter utreddes inte. Vidare finns inte nollalternativet beskrivet någonstans. De stora diskrepanser mellan underlaget för tillåtlighetsprövningen och det underlag som redovisas i ansökan om miljötillstånd som påvisas i tabellen på s. 8, aktbil. 645, visar att regeringen aldrig prövat tillåtligheten av projektet Västlänken, som nu ska prövas i aktuell ansökan.

Föreningen Trädplan m.fl. genom **Peter Danielsson** framför synpunkter i enlighet med presentationen sid. 9-14 aktbil. 645 samt tidigare ingivna yttranden i aktbil. 506 och 538, med bl.a. följande tillägg. Utredningsplikten är densamma vid tillstånds- och tillåtlighetsprövning. Utredningen som lämnades till regeringen utgjordes av järnvägsplanen, vilket är obsolet underlag. Vidare begränsades beredningsremissen till myndigheter och utelämnade sakägare, vilket är en brist. En miljökonsekvensbeskrivning ska kungöras och det råder samrådsplikt men större delen av sakägarkretsen var uteslängd. Tillåtlighetprövningens miljökonsekvensbeskrivning strider mot det s.k. MKB-direktivet. Att sakägare inte fått yttra sig är en sådan stor brist att beslutet inte är giltigt. I och med utestängandet vid tillåtlighetsprövningen har de hamnat i ett rättsligt underläge, vilket är ett processhinder som gör att ansökan inte ska tillåtas. Regeringen har tillåtlighetsprövat fel projekt från första början. Det är ett helt annat projekt de nu har sökt för – det ska till en ny ansökan till regeringen. Måste göras en helt ny prövning av lokaliseringsfrågan.

Trafikverket bemöter Föreningen Trädplan med fleras anförande genom att meddela att Trafikverket vidhåller den inställning som redovisas i avsnitt 3.1. från Trafikverkets yttrande till mark- och miljödomstolen i maj 2017, aktbil. 585.

Vasakronan AB genom **Carolina Gustavsson** ställer en fråga till Trafikverket angående två av bolagets fastigheter Inom Vallgraven som omnämns som sakägare i aktbil. 605. Hon vill att Trafikverket svarar på om de två fastigheterna har varit sakägare under hela processens gång och om det är någon annan av hennes huvudmans fastigheter som inte är att se som sakägare.

Trafikverket svarar att de återkommer med svar på den frågan.

Föreningen Trädplan m.fl. genom **Madeleine Lillichöök** ställer en fråga till Trafikverket angående vilka missuppfattningar i sak som enligt Trafikverket ska ha gjorts av föreningen.

Trafikverket svarar att det bl.a. rör sig om missuppfattningar i sak avseende regeringens tillåtlighetsbeslut. Regeringens beslut innefattar även det geografiska område som utgör Olskrokens planskildhet.

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv ger in presentationsmaterial, aktbil. 646.

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv genom **Sven Simonsson** och **Hans Cedermark** framför synpunkter enlighet med aktbil. 646, med bl.a. följande tillägg. Trafikverket påstår att mark- och miljödomstolen endast kommer att avgöra hur Väst-länken ska byggas, vilket inte är korrekt. Vidare saknar den aktuella miljökonsekvensbeskrivningen en korrekt redovisning av alternativ, både vad gäller lokalisering och utformning. Att redovisningen av alternativ är korrekt utgör en processförutsättning och eftersom den inte uppfyller kraven ska ansökan avvisas.

Med anledning av uppkomna frågor från sakägare tillägger **Trafikverket** bl.a. följande. Vad avser tillåtlighetsbeslutet och järnvägsplanens betydelse för aktuell prövning gäller bestämmelsen i 11 kap. 23 § miljöbalken om vattenverksamhet som har prövats i annan ordning. Vad avser frågan om det som verket nu yrkar i ansökan kan prövas innan detaljplanerna är färdiga är det enligt praxis möjligt att villkora en tillståndsdom med att planerna ska vara färdiga. Den detaljplan som idag ligger för prövning i mark- och miljödomstolen utgör en förutsättning för tillståndsansökan.

Staffan Liljenberg framför bl.a. följande synpunkter. Syftet med Västlänken kan redan vara uppfyllt. Av handlingarna framgår att syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet underlättas. Det är 11 år sedan järnvägsutredningen förordade Korsvägen. Man har betydligt mer kunskap idag och hade kunnat göra en bättre analys. Trafikverket har gjort en hel del nya trafikanalyser och prognoser. Förutsättningarna har förändrats. Han frågar om Trafikverket gjort någon analys som visar att restidsvinsterna är sådana att det är värt ett genomförande av projektet.

Trafikverket svarar att regeringen har fattat beslut i frågan. De frågorna Staffan Liljenberg tar upp har redan behandlats och har vunnit laga kraft. Nu söker man tillstånd för att bygga Västlänken.

Föreningen Trädplan genom **Peter Danielsson** ansluter sig till Staffan Liljenbergs synpunkter och anför bl.a. följande. Det som anføres av Liljenberg ringar in den centrala bristen. Man bygger grundat på en vision. Det är inte så här vi kan investera 20 miljarder. I åtgärdsplaneringen år 2013 fanns mycket negativa resultat. Detta hade regeringen velat veta.

Castellum Väst AB m.fl. genom **Rudolf Laurin** anför bl.a. följande. Tillåtligheten är presenterad, antingen genom regeringsbeslut eller järnvägsplan. Det finns ju därmed ett övergripande tillstånd till denna verksamhet. Frågan är då varför man utformar ansökan så svävande och inte mer i detalj hur den förhåller sig till detaljplaner och annat.

Frågan är därmed också vad det är man söker tillstånd för eftersom den ingivna ansökan är en begäran om ett mer allmänt godkännande. Det borde finnas mer underlag.

Ordföranden efterfrågar eventuell begäran om syn.

Statens fastighetsverk begär syn vid Skansen Lejonet och Residenset.

Föreningen Trädplan m.fl. genom **Madeleine Lilliehöök** meddelar att föreningen snarast inkommer med en skriftlig begäran om syn.

Wallenstam AB genom **Johan Cederblad** begär syn inom vallgraven, på Roslundsgatan 8. Synen ska visa läget för de öppna schakten samt de kommersiella verksamheter som berörs under anläggningsskedet.

Liseberg AB genom **Johanna Lindqvist** begär syn på fastigheten Liseberg 40:38 och Universeum 40:43. Synen ska visa bl.a. hur köutrymmet utanför byggnaderna kan påverkas under anläggningsskedet.

Huvudförhandlingen avslutas för dagen kl. 15.45.

Tisdag 2017-10-03

Huvudförhandlingen inleds kl. 9.00.

Trafikverket besvarar frågor från gårdagen och anför bl.a. följande. De detaljplaner som måste ändras innan ansökan är förenlig med 2 kap. 6 § miljöbalken är linjeplanen som ligger hos mark- och miljödomstolen för prövning samt planen för Olskroken som ännu inte är antagen och ligger hos kommunen. För dessa två planer kan villkor göras i tillståndsdomen. Kommunen har planmonopol och är man på det klara med att markanvändningen är godkänd föreligger inga problem. Linjeplanen måste dock vinna laga kraft innan Trafikverket kan börja bygga. Vad gäller planen för Olskroken är det

Trafikverkets egen fastighet vilket gör att de kan påbörja arbeten men inte bygga färdigt. De väntar ett antagande av den planen i november 2017.

Avseende Carolina Gustavssons fråga om specifika fastigheters status som vattenrättsliga sakägare anger **Trafikverket** att de fastigheter hon angav är sakägare. Alla byggnader på fastigheten 42:5 berörs emellertid inte på så sätt att sakägarskap uppstår.

Trafikverket redogör för föreliggande grundvattenförhållanden, hydrogeologi och stabilitet i enlighet med aktbil. 650 första delen, med bl.a. följande tillägg. Grundvattenet och grundvattenströmningarna är beroende av hur det ser ut på varje enskilt ställe i marken. Det kan finnas variationer där man måste utföra känslighetsstudier, men det är svårt att bedöma i detalj. Man måste alltid bedöma en helhet. Olika rör är olika snabba, vissa svarar snabbt på en grundvattenströmning, andra långsammare. Trafikverket har försökt att välja rör utefter hur snabbt de svarar och sedan valt representativa rör för ett visst område. Varje rör blir då representativt för den valda punkten och mer än så kan man inte göra. Det är alltid en fackmannamässig bedömning. Men det är här inte fråga om riktigt snabba förlopp. Det är en integrerad analys, man går inte endast på en punktanalys.

Trafikverket redogör vad gäller ansökt vattenverksamhet i form av bortledande av grundvatten för planerad verksamhet och anläggningar härför, skyddsåtgärder (bl.a. injekteringsklasser och möjliga sätt att begränsa vatteninläckage), möjlig påverkan på motstående intressen under anläggningsskede respektive driftskede och kontrollfrågor i enlighet med aktbil. 650 andra delen, med bl.a. följande tillägg. I presentationen visas brunnar i jord som i första hand kommer att användas som infiltrationsbrunnar. Men arbetet är inte avslutat, det kommer att läggas till ytterligare brunnar. Det kan tillkomma nya infiltrationsanläggningar under anläggningsskedet. Skyddsinfiltration kommer att utföras av entreprenörerna under anläggningsskedet och även här kan det tillkomma nya infiltrationsanläggningar. Det är svårt att ange på rak arm vilka sättningar man kan räkna med om skyddsinfiltration inte sker. Det finns hypotetiska sänkningar och även siffror i PM Hydrogeologi för vad man kan förvänta sig utan skydds-

infiltration. Leran tål generellt sett en hel del innan någonting börjar ske. Avseende observationsrören har Trafikverket tittat på områdena och kvarteren som en helhet. Man har sedan kopplat skyddsåtgärderna till det mest representativa röret. Risken att de missar förändringar inom kvarteret p.g.a. att det inte går att utläsa en förändring i det utvalda röret kan uteslutas. Om det blir en påverkan kommer de att kunna utläsa detta även i andra observationsrör. Anledningen till att det står arbetsmaterial på en del kvartersbeskrivningar med angivna åtgärdsnivåer är att det är experter som just nu arbetar med dessa. Innan de får in synpunkter från experterna kallas handlingarna för arbetsmaterial. Det är levande dokument som kan komma att ändras. Verket återkommer med hur dessa kan bli åtkomliga för intresserade fastighetsägare. Vad gäller åtgärdsnivåerna har man tagit fram dessa för varje enskild byggnad inom ett kvarter. När man närmar sig en nivå går man in med skyddsinfiltration och man kommer hinna upptäcka påverkan i tid. Trafikverket vänder sig mot att vidta åtgärder innan skada kan befaras. Trafikverket kan inte grundförstärka hela Göteborg. Det är inte alls säkert att det kommer bli en effekt på grundvattnet. Om det dock blir en direkt sänkning får detta falla inom oförutsedd skada.

Trafikverket redogör för villkorsförslag nr 2, 2a, 3, 21 samt ett tilläggsförslag i form av ett alternativt villkor till villkor nr 3 där angivna värden anges som årsmedelvärden istället för tertialmedelvärden och där mängden inläckage angivet som liter per minut är justerat till 50 % av det ursprungliga värdet, se aktbil. 642.

Trafikverket anför bl.a. att anledningen till minskningen av delsträckor från 8 till 3 i villkor 3 beror på att anläggningen inte endast innebär tunnelbygge, vilket hade inneburit betydligt lägre värden. Tunnlarna innehåller dock undermarksbyggnation och stationsbyggnader m.m. Detta försvårar beräkningen, även med anledning av övergångarna mellan jord och berg.

Lunchpaus mellan kl. 11.35 och 12.30.

Remissmyndigheter, och sakägare ges möjlighet att ställa frågor, framföra synpunkter och lämna villkorsförslag avseende ansökt grundvattenbortledning. (p. 5 förhandlingsordning)

Länsstyrelsen genom **Anna Vickman** yrkar att villkor avseende grundvattensänkning ska fastställas i enlighet med aktbil. 651. Länsstyrelsen meddelar att de ännu inte tagit ställning till Trafikverkets alternativa villkorsförslag nr 3.

Trafikverket bestrid Länsstyrelsens villkorsförslag 2b, med anledning av formuleringen. Det kan inte vara meningen att tillsynsmyndigheten ska vara tvingade att fatta beslut i en given situation.

Trafikverket förespråkar i första hand Trafikverkets äldre villkorsförslag nr 3, vilket har samma formulering som länsstyrelsens villkorsförslag nr 3 a och i andra hand det alternativa villkorsförslaget.

Trafikverket anser att Länsstyrelsens villkorsförslag 4c är felaktigt formulerat då åtgärderna man kommer att vidta är filtrering intill schakt och inte intill skyddsobjekten. Åtgärder intill schakt finns redan redovisade.

Trafikverket anför bl.a. följande med anledning av framförda synpunkter och frågor. När det finns risk att grundvattennivån sjunker under åtgärdsnivå 2 ska skyddsinfiltration ske. I praktiken kommer man att hålla sig inom det normala spannet, över den lägsta nivån och under den högsta nivån. Avseende frågan om riskhantering av spetsbärande grundläggningar har bedömningen gjorts att desamma inte utgör riskobjekt. I tabellen på sidan 19 i presentationen, aktbil. 650, visas olika typer av vanliga grundläggningar. Att typen kompensationsgrundläggning saknas i tabellen innebär inte att de inte tittat på aktuella objekt med denna typ av grundläggning, exempelvis fastigheterna i Nordstan.

Annedal Sparbanksfastigheterna genom **Bertil Lundberg** anför bl.a. följande. De tre bestämda delsträckorna är alldeles för långa, vilket gör det omöjligt att kontrollera inläckage. De stora inläckagen kommer att ske i krosszonerna.

KB Stena A. Olsson m.fl. genom **Hans Lindqvist** och **Liselott Kristoffersson** anför bl.a. följande. De företräder ca 250 fastigheter som kommer att påverkas av anläggningsarbetena. Avseende kvartersbeskrivningarna har 100 fastigheter fått färdiga beskrivningar men 150 fastigheter har beskrivningar som inte är färdiga.

Wallenstam AB genom **Johan Cederblad** yrkar enligt tidigare ingivet yttrande avsnitt 1, aktnil. 629.

Huvudförhandlingen avslutas för dagen kl. 16.50.

Onsdag 2017-10-04

Huvudförhandlingen inleds kl. 9.00.

Peter Danielsson meddelar att han inkommer med frågor i skrift till Trafikverket under dagen.

Trafikverket besvarar frågor från gårdagen och anför bl.a. följande. Avseende kvartersbeskrivningarna ska samtliga fastighetsägare informeras om hur arbetet går med att förebygga skador till följd av risken med grundvattensänkning. En upplysning om att man kan anmäla om man vill veta mer om åtgärdsnivåer och senare uppdateringar av specifika fastigheter ska skickas ut. Vid arbetet med Citybanan informerades fastighetsägare inom ramen för kontrollprogrammet om att de kunde få ytterligare information. Då var det dock endast ca 10 fastighetsägare som meddelade intresse av detta. Det kan alltså ifrågasättas hur stort intresse som egentligen finns. I projektet Västlänken kommer det inte att upprättas en databas eftersom det blir väldigt höga krav på att hålla den konstant uppdaterad. Avseende frågan om kvalitén på det vatten som ska använ-

das för skyddsinfiltration följer det av Trafikverkets villkorsförslag 13 att vattnet ska uppfylla Göteborgs Stads riktlinjer för dagvatten. Det finns delegation till tillsynsmyndigheten att reglera frågan närmare. Trafikverket återkommer med svar på fastighets-specifika frågor. Avseende frågan om minskning av antalet delsträckor från 8 till 3 har Trafikverket tidigare erfarenhet från Citybanan, där delsträckorna i sig bröts ner till mindre sträckor för kontrollen, som bl.a. omfattade prognoser för inläckage. Kontroller genomförs dessutom på annat sätt förutom inom ramen för delsträckorna. Trafikverket överlämnar till domstolen att bedöma lämpligheten i valet av tre delsträckor framför ursprungliga åtta.

Trafikverket ger in presentationsmaterial, aktbil. 653.

Trafikverket genom **Andreas Johansson** redogör för övrig ansökt vattenverksamhet för planerad verksamhet och anläggningar härför, skyddsåtgärder, möjlig påverkan på motstående intressen under anläggningsskede respektive driftskede och kontrollfrågor i enlighet med aktbil. 653.

Trafikverket genom **Ulf Edling** framför verkets villkorsförslag i den del som gäller övrig vattenverksamhet i enlighet med aktbil. 653.

Länsstyrelsen ger in presentationsmaterial, aktbil. 654.

Länsstyrelsen genom **Sigrid Häggbom** framför villkorsförslag för övrig vattenverksamhet i enlighet med aktbil. 654.

Trafikverket genom **Magnus Fröberg** ger verkets inställning till länsstyrelsens villkorsförslag genom att anföra bl.a. följande.

- Avseende länsstyrelsens villkorsförslag 20 a vill Trafikverket peka på att grumlande arbeten i Gullbergsån typiskt sett är av begränsad karaktär. När man slår ned sponten leder inte detta till grumling. Arbetena sker i torrhet. Frågan är om det föreslagna villkoret verkligen behövs med hänsyn till de övriga villkor avseende för-

siktighetsåtgärder Trafikverket förbundit sig vid. Trafikverket vidhåller därför att tidsbegränsning av grumlande arbeten i Gullbergsån inte behöver regleras i ett separat villkor.

- Avseende länsstyrelsens villkorsförslag 23 a vill Trafikverket påpeka att verket inom ramen för det allmänna villkoret åtagit sig att fiska ut de zoner där det kan finnas instängd fisk. Trafikverket anser att detta räcker men lämnar till domstolen att göra den slutliga bedömningen av detta villkor.
- Avseende länsstyrelsens villkorsförslag 24 kan konstateras att Trafikverket alltid arbetar med sakkunnig personal och de kommer således även att ha fisksakkunniga på plats. Detta behöver inte villkorsregleras.
- Avseende länsstyrelsens villkorsförslag 25 b anser Trafikverket att det räcker med en kontroll efter fem år. Knölnaten flyttar nämligen på sig och har upptäckts på andra ställen, vilket gör att det inte är många exemplar som blir aktuella att flytta. Det är tveksamt om det behöver följas upp varje år.
- Avseende länsstyrelsens villkorsförslag 27 hänvisar Trafikverket till dess yttrande från den 15 maj 2017, aktbil. 585. Det är inte Trafikverket som disponerar det aktuella området och de kan därför inte gå in och vidta åtgärder hur som helst. Trafikverket motsätter sig villkorsförslaget.

Länsstyrelsen genom **Anna Vickman** svarar avseende villkorsförslag 20 a att länsstyrelsens inställning är att man inte vet vad man kommer mötas av när det gäller exempelvis spontning. Generella försiktighetsåtgärder är aldrig lika säkra som en tidsrestriktion. Avseende länsstyrelsens villkorsförslag 27 anføres att en begränsad disponering av området inte utesluter möjligheten att undersöka möjligheten att underlätta fiskvandringen.

Föreningen Trädplan genom **Barbara Lindell** anför bl.a. att föreningen ansluter sig till länsstyrelsens inställning att utformningen av Trafikverkets villkorsförslag 1 inte efterföljer samtliga miljöbalkens bestämmelser, det är för snävt.

Vasakronan AB genom **Carolina Gustavsson** anför bl.a. att Trafikverkets villkorsförslag 1 är mer begränsat än det konventionella villkoret. Vasakronan hänvisar till tidigare ingivna inlagor där detta har utvecklats i skrift.

Trafikverket svarar på frågor och anför härvid bl.a. följande.

- Avseende frågan vad som innefattas i villkor 1 formulering ”frågor som är av betydelse för..”, anför Trafikverket att det i ett projekt med så omfattande utredning som det aktuella är det viktigt att tydliggöra att relevanta frågor är de som har just med detta att göra, dvs. har till syfte att begränsa påverkan på människors hälsa eller miljön. Frågor som kan exkluderas i och med denna formulering är exempelvis hur man arbetar med administrativa rutiner och som klart saknar betydelse för människors hälsa och miljön.
- Avseende återplantering kommer detta ske på alla platser där grönska tillfälligt försvunnit pga. grävarbeten m.m. Typen av växter som återplanteras kommer att motsvara den växtlighet som finns på platserna idag.
- Avgörande för de utsläppspunkter i Göta Älv som redovisats i PM utsläpp vatten är huruvida Trafikverket handlägger ledningarna själva eller inte. De ledningar som handläggs Trafikverket hamnar nära kajkant och andra så långt som 100 m ut i älven. Samråd kommer att ske med Sjöfartsverket.
- Det faktum att Gryaab har många kombinationsledningarna kommer inte att bli ett problem. Trafikverket kommer inte släppa vattnet på kombinerade ledningar över huvudtaget.
- Kanalerna ska vid akvedukterna vara avstängda mellan två till sex månader.
- Trafikverkets åtagande att återkomma med åtgärdsnivåer och kvartersbeskrivningar omfattas av det allmänna villkoret och regleras inte i ett särskilt villkor.

Trafikverket redogör för hur verket anser att ersättningsfrågor till följd av vattenverksamheten ska hanteras genom att anför bl.a. följande. Trafikverket har inte ändrat inställning i ersättningsfrågan. Bevisbörderegeln som framgår av miljöbalken medför att verksamhetsutövaren ansvarar för eventuell omgivningspåverkan m.m. Exempelvis kan det handla om kontrollen av grundvattennivåer. Det finns många argument som

kan läggas fram för en provotid. Bestämmelsen i 16 kap. 10 § miljöbalken medför dock att bevisläget blir det omvända när en verksamhet vidtagits utan tillstånd. Trafikverket har redan en omfattande utredningsbörda och alla kontroller som görs är allmänna handlingar. Trafikverket motsätter sig att vissa frågor ska skjutas upp på provotid bara för att bevisläget ska förbättras.

Remissmyndigheter och sakägare ges möjlighet att ställa frågor, framföra synpunkter och lämna villkorsförslag avseende hanteringen av ersättningsfrågor. Det noteras att det inte finns några frågor just nu på vad som anförts av Trafikverket.

Sakägare ges möjlighet att redogöra för sina yrkanden och synpunkter avseende ansökt vattenverksamhet.

Liseberg AB och **Universeum** genom **Johanna Lindqvist** yrkar enligt tidigare ingivna inlagor, aktbil. 365-366, punkt 2.1 och 2.2.

Bolagen anför även bl.a. följande. Tiden för oförutsedd skada ska bli så utsträckt som möjligt. De yrkar därför ett provotidsförordnande där frågan om grundvattenpåverkan kan skjutas upp. Efter en genomgång av utredningsmaterialet blir det tydligt att ett en provotid är erforderlig i det här ärendet. Bolagen, speciellt Liseberg AB, vill även framföra en oro avseende omledningen av Mölndalsån och öppna schakt. Schakt kommer att finnas inom Lisebergs verksamhetsområde och bolaget känner sig inte tryggt i detta. De är oroligaför Stora Scenen där stabiliteten är en osäkerhet. De har redan fått vidta stabiliseringsåtgärder. Efter en genomgång av materialet kan de även konstatera att det är oroligt över rasrisken. Ytterligare utredningar har efterfrågats men bolaget har ännu inte fått ta del av betryggande underlag. Bolaget överlämnar till domstolen att bedöma om underlaget är tillräckligt i denna del.

Lunchpaus mellan kl. 11.30 till 12.15.

Brf Tre Länkar m.fl. genom **Madeleine Lilliehöök** och **Roland Pusch** ger in presentationsmaterial, aktbil. 655-656.

Brf Tre Länkar m.fl. genom **Roland Pusch** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 655 och tidigare ingivet yttrande i aktbil. 231, med bl.a. följande tillägg. Avståndet mellan sprickzonerna har mycket stor betydelse för projektet. Avståndet mellan de stora zonerna är mellan 150 till 200 m. Avståndet mellan de mindre svaghetszonerna är ca 20 m. Under arbetets gång kommer man gå igenom flertalet sprickzoner som kommer att bidra till vattenströmning i tunnlarna. När man bygger en tunnel stör man berget närmast tunnelväggen. Genomsläppligheten av vatten är där ca 50 gånger högre. Konsekvenserna är att man får en ökad vattengenomsläppning som resultat av sprängningen. Hållrummet ger upphov till rörelser i berget och därmed ett tillskott av vattengenomsläpplighet. Det kommer även att bli betydande kostnadsökningar för den del av tunneln som går genom leromvandlat berg. En leromvandlad zon tar upp vatten från omgivningen och stabiliteten blir sämre. Allt kan rasa ihop som resultat av detta, precis som det gjorde vid byggandet av Östra sjukhuset. Då fick man gräva ut allt och sen gjuta med betong.

Brf Tre Länkar m.fl. genom **Madeleine Lilliehöök** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 656 och tidigare ingivet yttrande i aktbil. 231.

Brf Tre Länkar m.fl. genom **Madeleine Lilliehöök** yrkar i vattendelen enligt aktbil. 231 för samtliga huvudmän. Villkor i vattendelen yrkas specifikt från respektive fastighetsägare enligt aktbil. 234-241, 245, 249, 251-253 och 256.

Alecta pensionsförsäkring m.fl. genom **Erik Svensson** yrkar enligt aktbil. 613-615. I vattendelen yrkar bolagen att tid för anmälan om oförutsedd skada bestäms till 20 år räknat från utgången av den av domstolen bestämda arbetstiden, i enlighet med avsnitt 1.4 i aktbil. 613, avsnitt 2.1 i aktbil. 614 och avsnitt 1.5 i aktbil. 615.

Alecta pensionsförsäkring m.fl. genom **Erik Svensson** anför bl.a. följande. Alla eventuella skador som kan tänkas uppkomma ska betraktas som oförutsedda skador.

Fastighetsägarna ska hållas fria. Skandia Bostäder AB har ett särskilt yrkande om besiktning i avsnitt 1.2 i aktbil. 615. Här efterfrågas Trafikverkets inställning.

Trafikverket anför bl.a. följande med anledning av Skandia Bostäder AB:s yrkande. Alla fastigheter som ligger inom 150 m från tunnelmitten har besiktigats för två år sedan och ska även för- och efterbesiktigas. Under förutsättning att man ligger inom nämnda avstånd från tunnelmitten ska alltså besiktning ske. Samtliga besiktningsuppdrag upphandlas och utförs av oberoende personer. De skador som uppkommer till följd av vattenverksamheten är en sak och skador till följd av vibrationer en annan. De senare hanteras inte på samma sätt enligt gällande lagstiftning. **Trafikverket** bestrid yrkandet för det fall Skandia Bostäder AB:s fastigheter ligger utanför ovannämnda område.

Huvudförhandlingen avslutas för dagen kl. 13.30.

Torsdag 2017-10-05

Huvudförhandlingen inleds kl. 9.00.

Trafikverket besvarar frågor från gårdagen och anför bl.a. följande.

Avseende Madeleine Lilliehööks fastighetsspecifika frågor kan följande kommenteras. För fastigheten Vasastaden 9:1 sker dubbmätningar regelbundet sedan 1980. Trafikverket utför dubbmätningar sedan år 2012. Det finns två dubbar i fastigheten. Gällande fastigheten Vasastaden 12:2 stämmer det som tidigare sagts att fastigheten just inte är klassificerad som grundvattenkänslig, men efter ytterligare utredningar har man nu kommit fram till att den är känslig. Detta ska framgå av kvartersbeskrivningen. Avseende Vasastaden 9 hade det efterfrågats redovisning av en eventuell sprickinventering. Besiktningar är gjorda för aktuell fastighet och Trafikverket ska se till att protokollen från besiktningarna skickas ut på nytt.

Nordstans samfällighetsförening m.fl. och FO Persson & Söner Byggnadsaktiebolag genom **Robert Deli** och **Karin Wallman Babic** ger in presentationsmaterial, aktbil. 657.

Nordstans samfällighetsförening m.fl. och FO Persson & Söner Byggnadsaktiebolag genom **Robert Deli** och **Karin Wallman Babic** yrkar enligt aktbil. 657, del 5.

Nordstans samfällighetsförening m.fl. och FO Persson & Söner Byggnadsaktiebolag genom **Robert Deli** och **Karin Wallman Babic** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 657, med bl.a. följande tillägg. Det ska noteras att yrkandet i aktbil. 657, i förhållande till tidigare ingivna yrkanden i aktbil. 621 och 623, är justerat på så vis att ett förtydligande har tillkommit avseende yrkade åtgärdsnivåer. Fastighetsägarna motsätter sig inte projektet Västlänken men konstaterar att det finns grundläggande brister i ansökan. Fastighetsägarna motsätter sig Trafikverkets yrkande om verkställighetsförordnande. Nordstan är nedsänkt ca 6,5 m i lera och omges av grundvatten. Lerdjupet går ner till 9 m. Om grundvattnet försvinner ökar trycket mot träpålarna och byggnaden riskerar sätta sig. Trafikverket kommer bygga sig rakt in under befästningsanläggningen, vilket påtagligt kommer att påverka vattenflödena ut från Nordstan. Detta kommer inte kunna hanteras inom ramen för Nordstans interna infiltrationsanläggning. Lastgatan är den enda vägen för varutransporter in till Nordstan. Denna kommer att rivas. Var den ersättande lastgatan ska placeras är fortfarande oklart och detaljplan saknas. Rivningen av lastgatan kommer att medföra höga anpassningskostnader för huvudmännen och omlokaliseringen kommer även att påverka ytorna inne i Nordstan. Det är en nödvändighet för huvudmännen att få granska de fastställda åtgärdsnivåerna på fastigheten. Samtliga nivåer skulle vara fastställda före huvudförhandlingen och inte endast principer för fastställandet. Kvartersbeskrivningarna var inte heller kompletta när de kom. Att åtgärdsnivåerna ska tas fram inom ramen för kontrollprogrammet är negativt för fastighetsägarna då de till stor del förlorar sin chans att påverka. För Nordstan finns ett observationsrör, som är placerat mellan Nordstan och det öppna schaktet. Detta rör är inte tillräckligt eftersom det inte säger någonting om området öster om Nordstan och det är inte heller representativt för nivåerna inom Nordstan. Att skjuta så

många frågor som möjligt inom ramen för tillsyn minskar kraftigt fastighetsägarnas möjligheter att påverka. Det ifrågasätts hur frågor om bl.a. skyddsåtgärder ska kunna kontrolleras om det inte i villkoren föreskrivs vilka åtgärder Trafikverket har att vidta. Det viktigaste för fastighetsägarna är att det finns en tydlig kontroll. Om Trafikverket inte hinner utreda alla riskobjekt försätts fastighetsägarna i en mycket svår situation.

Trafikverket svarar bl.a. följande. Trafikverket tar fastighetsägarnas farhågor på stort allvar och det pågår en diskussion som är väldigt bra och konstruktiv. I Nordstans fall handlar det inte om en påverkan på naturliga grundvattennivåer utan vilken påverkan anläggandet av Västlänken har på en icke tillståndsgiven vattenverksamhet i form av infiltrationsanläggning. I vissa delar av Nordstan pumpas vatten ned för att gatorna inte ska sjunka och i andra delar pumpas vatten bort så att gatorna inte lyfts. Vattenanläggningen i sig påverkar omgivningen. Egentligen måste man ha en tät skärm för att hålla förändrade grundvattennivåer på rätt sätt. Om skärmen i Nordstan varit tät hade inte frågan om påverkan från schakten utanför blivit aktuell. Vid schakten pålas en tät skärm ner, sedan sker skyddsinfiltration i anslutning till skärmen så att grundvattnet inte sprider sig till Nordstan. Då ska det inte bli någon påverkan. Vidare är de åtgärdsnivåer som yrkas snarare åtgärdsnivåer för driften av Nordstans egna anläggning där det också föreslås driftsvillkor som de själva inte uppfyller. Vad gäller lastgatan kommer denna att stängas av. Det Trafikverket har gjort är att man redan nu börjat arbeta för att förebygga problem. Trafikverket kommer att göra en ny infart och står för alla kostnader. Detta skall vara klart innan man stänger av den gamla. Det har dragit ut på tiden för att det är Nordstan som inte vet hur de vill göra.

Vasakronan AB genom **Carolina Gustavsson** ger in presentationsmaterial, aktbil. 658.

Vasakronan AB genom **Carolina Gustavsson** yrkar enligt aktbil. 326, med tillägg och justering i aktbil. 627.

Vasakronan AB genom **Carolina Gustavsson, Kalle Band** och **Emil Friberg** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 658, med bl.a. följande tillägg. Vasakronan har ett omfattande fastighetsbestånd i Nordstan. Vasakronan är positiva till Västlänken men villkoren ska inte vara så generösa. Anledningen till detta är att byggnaderna inte klarar av föreslagna nivåer, de kommer att få sättningsskador. De har anledning att oroa sig i och med att de har en pågående diskussion med Trafikverket huruvida en av deras byggnader har påverkats av byggnationen av Göta tunneln eller inte. Sakframställan fokuserar på tre fastigheter – Nordstaden 8:27, 31:1 och 21:1. Karaktäristiskt för det aktuella området är att fastighetsägarna ofta äger flertalet fastigheter inom ett och samma kvarter. Det ena huset kan genom sättning tynga ned det andra. Byggnaderna är väldigt sköra och klarar inte en högre sättningstakt än den rådande. Inom Vallgraven pågår just nu inga större sättningar. Området dräneras redan idag av underjordsanläggningar, såsom Göta tunnelns. Området Inom Vallgraven omfattas av Göteborg stads bevarandeprogram och här finns helt unika exempel på stadsplanering. Vad gäller området Nordstaden är Vasakronan den största delägaren i Nordstans samfällighetsförening. Nordstan har en kompensationsgrundläggning med egen infiltrationsanläggning. Kvarteret flyter i sin egen tyngd och har en komplex fastighetsrättslig sammansättning. Nordstaden är som en båt som flyter runt i Göteborgsleran. Nordstaden är grundlagd enligt kompensationsprincipen, vilket innebär att belastningen är mindre än de utschaktade massorna. Grundläggningen består av tätt betongtråg som är nedsänkt i grundvattnet. Under plattan finns ett makadamlager som är beroende av ett jämnt tryck. Man har slagit ner träspontonerna och filtrerar vattnet genom dessa. Avsänkningar av grundvattnet så som har presenterats av Trafikverket kan inte accepteras. En sak som kan hända är att balkarna rör sig och att byggnaderna sätter sig olika. Ett annat problem är att betongtråget till följd av sättningarna spricker. Snedsättningar gör att det är väldigt svårt att i efterhand grundförstärka byggnaderna. Vad gäller byggnaden på fastigheten Nordstaden 21:1, den s.k. Herzia-byggnaden, är del av denna grundlagd på berg och den södra delen är grundlagd på trä. Den byggdes i början av 1900-talet. Byggnaden behöver grundförstärkas i och med att grundvattennivåerna sänktes i samband med bygget av Götatunneln. Eftersom byggnadens grund är delvis av trä är den mycket känslig för förändringar i grundvattenståndet. Byggnaden kommer att få skador

till följd av anläggandet av Västlänken om sänkningar med 50-års lägsta nivå accepteras. Fastighetsägarna kan inte heller göra en kontroll eftersom de inte har tillgång till underlaget. Sänker man övre magasin till 50-årsnivån syrelägger man stora delar av Herzia-husets grund, vilket kommer att leda till att träanläggningen bryts ner. För just denna fastighet är 50-årsnivån extremt låg. Man kan alltså inte vänta till dess man nått 50-årsnivån innan man börjar vidta skyddsåtgärder.

Trafikverket svarar bl.a. följande. Trafikverket vill undvika en skadeståndstalan och jobbar därför kontinuerligt med att lösa alla frågor. Vad gäller den Yogastudio på fastigheten som omnämns i Vasakronans talan, kan konstateras att det i tidigare praxis tagits hänsyn till viss tyst verksamhet men Trafikverket anser inte att detta ska hanteras inom ramen för aktuellt mål. De får i sådant fall stämma Trafikverket.

Castellum Väst AB m.fl. genom **Rudolf Laurin** ansluter till de yrkanden som anförts beträffande Nordstan i aktbil. 657-658.

Anna Hofling ger in presentationsmaterial, aktbil. 660.

Fastighetsaktiebolaget Korsvägen genom **Anna Hofling** yrkar enligt tidigare ingivet yttrande i aktbil. 455.

Fastighetsaktiebolaget Korsvägen genom **Björn Tellstedt** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 660, med bl.a. följande tillägg. Fastighetsaktiebolaget fungerar som en bostadsrättsförening på fastigheten Heden 31:7. Till grund för yrkandet om grundförstärkning som förebyggande åtgärd hänvisas bl.a. till teknisk sammanfattning och tekniskt utlåtande över fastigheten i bilagorna till aktbil. 455. Risken för skador på fastigheten till följd av anläggandet av Västlänken är mycket stor. Många av skadorna som kan uppkomma kommer heller aldrig att kunna bli riktigt åtgärdade. Byggnaden på fastigheten har en grundläggning i betong och det finns en sättningsproblematik med avseende på övre grundvattennivå. Grundläggningen vilar på lera och byggnaden

har tjocka tegelmurar samt träbjälklag. Det är ett relativt skört hus. En sänkning av grundvattnet kan leda till att marksättningar som skadar avloppsrören.

Vid tiden då husen på korsvägen byggdes kunde man bara slå ner träpålar till ett visst djup, varför kohesionspålar användes istället. Får man en tillfällig grundvattensänkning, s.k. portrycksänkning, kan det bli konsolideringssättningar i leran. Trafikverket har uppgett att man ska infiltrera in nytt vatten under husen men problematiken är att nytt vatten är syrerikare, vilket träpålarna är mycket känsliga för. I övre magasin finns ett flertal mindre grundvattenmagasin som kan liknas vid ett flertal lerbaljor. I och med detta är det oerhört svårt för det infiltrerade vattnet att komma in och omsluta samtliga träpålar. En annan fråga är hur detta ska kunna kontrolleras. I andra städer kanske det går att infiltrera på detta sätt men inte i Göteborg, då vi har den s.k. Göteborgsleran. Om det uppstår snedsättningar under eller efter byggskedet av Västlänken kommer tegelmurarna att spricka rakt igenom, inifrån och ut. Det är mycket svårt att reparera dessa sprickor i och med att muren aldrig kommer att återfå sin ursprungliga hållfasthet. Den enda lösningen är att mura om hela tegelmuren på båda sidor, vilket är en oerhört dyr och komplicerad åtgärd. Om det som inte får inträffa verkligen inträffar blir det mycket besvärligt för fastighetsägaren. Aktuell fastighet är en av de mest utsatta fastigheterna i projektet Västlänken, med ett avstånd på 40 m till öppet schakt. Byggnaden på fastigheten måste ovillkorligen grundförstärkas med nya stålpålar i förebyggande syfte. Om man gör detta före anläggandet kommer grundvattenförändringarna inte påverka fastigheten.

Korsvägen Fastighetsaktiebolag genom **Dan Strömqvist** anför bl.a. följande. Han är styrelseledamot i bolaget och vill meddela att samtliga boende i huset är mycket oroad. Trafikverket har hittills inte visat någon förståelse för att grundvattenförstärkning behövs. De är mycket osäkra på vad konsekvenserna för huset kommer att bli utan en föregående grundförstärkning. De är inte motståndare till Västlänken som sådan men anser att Trafikverket ska åläggas att vidta skadeförebyggande åtgärder i form av grundförstärkning.

Trafikverket svarar att de vill bemöta anförandet i sin helhet på torsdagen den 12 oktober.

Lunchpaus mellan kl. 12.10 och 13.00.

KB Stena A. Olsson m.fl. genom **Liselott Kristoffersson** och **Hans Lindquist** ger in presentationsmaterial, aktbil. 664.

KB Stena A. Olsson m.fl. genom **Liselott Kristoffersson** yrkar enligt aktbil. 616.

KB Stena A. Olsson m.fl. genom **Liselott Kristoffersson** anför bl.a. följande. Grunden till yrkandet om begränsningsvärden för inläckagemängd, p.1 aktbil. 616, är den konstaterade förekomsten av krosszoner och sprickzoner i närheten av servicetunnlarna och Västlänkens dragning.

KB Stena A. Olsson m.fl. genom **Hans Lindquist** anför bl.a. följande. En grundvattenström går in mot Korsvägen. Genom anläggandet av tunneln kommer man att skära rakt igenom grundvattenströmmen. En stor mängd vattenförande sprick- och krosszoner korsar tunneln mellan bergplintarna. Får man sänkningar i centrala Göteborg på platsen vid korsningar mellan nämnda zoner kommer man att få problem i form av stora inflöden av grundvatten. Detta är oerhört känsliga områden. Projektet Västlänken går inte att jämföra med Stockholmsprojekten då Göteborgsleran är av en helt annan karaktär. Gällande indelningen i s.k. inläckagesträckor är det mycket bättre att ha åtta delsträckor istället för tre, som det sedermera ändrats till. Likaså är det bättre att ha månadsmedelvärde istället för årsmedelvärde. Tunnelbormmaskin, s.k. TBM, är en teknik som är den absolut bästa för projektet och det är konstigt att man inte använder sig av denna. Injektering och sprängning är på väg bort. Bästa tekniken har alltså inte valts för projektet. Det finns ett exempel från Stockholm där ett högre inläckage än vad tillståndet medgav bl.a. ledde till översvämningar. Infiltration är inte så lätt som det kan verka.

Trafikverket svarar att de önskar bemöta anförandet på torsdagen den 12 oktober.

Alecta pensionsförsäkring m.fl. genom **Erik Svensson** efterfrågar Trafikverkets inställning till det framställda besiktningsyrkandet.

Trafikverket svarar att de önskar återkomma med inställning till yrkandet torsdagen den 12 oktober.

Statens Fastighetsverk genom **Henrik Asklund** yrkar enligt aktbil. 312 med tillägg i aktbil. 617 samt meddelar att verket har för avsikt att utveckla sin talan först torsdagen den 12 oktober.

Anders Fallenius m.fl. (Grupptalan 1 och 2) genom **Sofia Ytterberg** ger in presentationsmaterial, aktbil. 663.

Anders Fallenius m.fl. genom **Sofia Ytterberg** bestrid Trafikverkets yrkande om verkställighetsförordnande.

Anders Fallenius m.fl. genom **Sofia Ytterberg** yrkar (för samtliga huvudmän) enligt aktbil. 526 och för fastställande och formulering av försiktighetsvillkor / för samtliga huvudmän) enligt aktbil. 527.

Anders Fallenius m.fl. genom **Sofia Ytterberg** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 663, med bl.a. följande tillägg. De aktuella fastigheterna riskerar drabbas av ett flertal skador. Ett flertal ligger i närheten av Västlänkens sträckning och vilar på lera. Fastigheterna har extra känsliga grundkonstruktioner.

Grunden till förstahandsyrkandet om avvisning av ansökan är att den är ofullständig. Miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller inte kraven i miljöbalken eller miljökonsekvensdirektivet. Den grundvattenpåverkan som projektet medför har inte identifierats

av Trafikverket på ett godtagbart sätt. Det saknas ingående inventeringar av sakägarnas fastigheter. Miljökonsekvensbeskrivningen ska omfatta samtliga effekter.

Den valda lokaliseringen är olämplig. Inställningen är att den ansökta dragningen inte kan godkännas i och med att omfattande skador och olägenheter ej undviks. För olägenheter och skador är det Trafikverket som har bevisbördan. Det är ostridigt att anläggandet och driften kommer att medföra skador och olägenheter för boende inom influensområdet. Trafikverket har inte uppfyllt verksamhetsutövaransvaret enligt miljöbalken.

Avseende grundvattenpåverkan och sättningsskador är det nästintill omöjligt att bedöma och kontrollera den exakta påverkan. Det kommer vara svårt för sakägarna att bevisa mindre skador. Sakägarna är av uppfattningen att Trafikverket inte har gjort tillräckligt för att förebygga grundvattenpåverkan. Inventeringen av riskobjekt är för begränsad och det finns byggnader som saknas. För det fall mark- och miljödomstolen är av uppfattningen att ansökan kan godkännas, ska tillståndet förenas med erforderliga villkor. Västlänken går inte att jämföra med Citybanan i Stockholm. I Göteborg föreligger helt andra förutsättningar som är mer svårhanterliga. Att Trafikverket har utgått från villkor som gällde för Citybanan t.ex., är orimligt och det är inte relevant att göra den jämförelsen. Det är främst de hydrogeologiska förutsättningarna som skiljer Västlänken från andra infrastrukturprojekt.

Anders Fallenius m.fl. genom **William Delfs** anför bl.a. följande. På 70-talet jobbade han med byggnader i Göteborg där trägrunderna under vattennivån var angripna. Detta orsakades av syretillförsel som medförde tränedbrytande bakterier. Berget under Göteborg är granit och gnejs. Det finns friktionslager ned mot Heden som är ca 15 m djupa. Det rör sig om normalkonsoliderad lera med sand i skikt. Leran innehåller porer som gör att skiktet under leran är fyllt med vatten. Det finns sprickor i berget och innan tunnarna har byggts färdigt har man ett ganska stort inflöde av grundvatten. Om sprickorna går mot friktionslagrena innebär det att lagret töms ganska snart, vilket leder till att portrycket sjunker. Portrycket sjunker direkt när man inte har något tryck

underifrån. Sprickorna kan man försöka täta med cement men de små sprickorna gå inte att täta. Detta lyckades man inte så bra med i projektet Hallandsåsen.

En känslig punkt är övergången mellan berg och lera där risken är stor för grundvattensänkning. Man kan försöka sponta men det finns sprick- och krosszoner som gör att det ändå blir ett stort inläckage. I denna del måste Trafikverket redovisa på ett bättre sätt vad de tänkt göra. Sänker man grundvattenytan i friktionslagret minskar trycket. För att kontrollera detta måste man använda porttrycksmätare. Trafikverket har ännu inte meddelat om de tänker sätta ut några porttrycksmätare. Trafikverket har valt att sätta ut observationsrör för grundvatten utan att veta hur bergformationerna verkligen ser ut utanför tunneln. Det sätts ut i omgivningen lite på vinst och förlust. Blir det glesare med rör i ett område kan det finnas svackor däremellan som inte upptäcks. Den utredning Trafikverket inkommit med är bristfällig vad gäller tryckmätare och grundvattenrör.

Man vill ha infiltrationsanläggningar men i trägrund har man träpålarnas spetsar stående i friktionslagret. Det kommer då luft till pålarna som leder till en påbörjad svampinfektion på träpålarnas spetsar. Fortsätter infiltrationen innebär detta att träpålarnas spetsar blir så skadade att det leder till sättningar. Trafikverket har även velat tillåta en grundvattensänkning om 2 m temporärt under en begränsad period. Sker detta inom ett område med pålar blir det katastrof i och med att pålarna inte längre kommer att bära. De skador på träanläggningar som nämnts kommer att uppkomma långt efter det att tunneln är färdigställd, varför en tid om 20 år för anmälan av oförutsedd skada måste fastställas.

Trafikverket svarar att de avser bemöta anförandet under torsdagen den 12 oktober.

Wallenstam AB genom **Johan Cederblad** yrkar en prövotid för fastställandet av slutliga åtgärdsnivåer enligt aktbil. 629.

Wallenstam AB genom **Johan Cederblad** anför bl.a. följande. Trafikverket har tidigare meddelat att de ska redovisa åtgärdsnivåer senast före huvudförhandlingen. De

har fått kvartersbeskrivningar för en del fastigheter i september men de åtgärdsnivåer som framgick av desamma var inte dem som utlovades. Av de 54 stycken kvartersbeskrivningarna som de fick, var en stor del fortfarande arbetsmaterial. För vissa godkända beskrivningar saknades åtgärdsnivåer helt. Det är så viktigt att detta blir rätt, varför en provotid för fastställandet av åtgärdsnivåer är motiverad. Vidare har det noterats att det av aktbil. 400 framgår ett antal yrkanden angående specifika fastigheter som inte har bemötts av Trafikverket.

Trafikverket svarar att det har varit ett mycket stort arbete med att ta fram åtgärdsnivåerna, som har tagit mycket tid. Det är ingen som har efterfrågat värden för vibrationer men helt plötsligt är det här med åtgärdsnivåer en jättegrej.

Annedal Sparbanksfastigheterna genom **Bertil Lundberg** och **William Kjellberg** lämnar in presentationsmaterial, aktbil. 665.

Annedal Sparbanksfastigheterna genom **Bertil Lundberg** och **William Kjellberg** yrkar enligt aktbil. 636 och 680.

Annedal Sparbanksfastigheterna genom **Bertil Lundberg** och **William Kjellberg** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 665, med bl.a. följande tillägg. Byggnaderna omfattas av bevarandeplanen och de är kulturskyddade i enlighet med 8 kap. PBL. De är kulturmärkta i detaljplanen. Grundläggningen är mycket känslig för förändringar i övre magasin. Det rör sig om tunna jordlager och förhållandena är mycket varierande.

Trafikverket svarar att det hänvisas till yttrandet ingivet till domstolen den 15 maj 2017 för bemötande av Sparbankfastigheternas yrkanden och grunder.

Ordföranden går igenom Gryaabs och Svenska Mässans inställning och synpunkter kortfattat.

Föreningen Trädplan genom **Peter Danielsson** lämnar in presentationsmaterial, aktbil. 667 och skriftliga frågor aktbil. 666 .

Föreningen Trädplan genom **Peter Danielsson** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 667.

Trafikverket svarar att vad gäller tätningsgraden så är de nöjda. Man måste skilja på vad som är projekterat och förutsätt å ena sidan och vad som är villkorsbaserat å andra sidan. Man har redan högsta tätningsklassen. Att skärpa kraven på de sträckor som föreslås av Peter Danielsson har ingen som helst nytta. Man kan också alltid göra ändringar i efterhand. Varje del och situation kommer att utredas löpande och om man kommer fram till att det behöver tätas kommer man att göra det, men att göra det i villkor är resursslöseri. Det finns även mycket missförstånd här. Täthetsgraden ligger till grund för injektering. Detta är inte samma sak som täthetsklasser.

Mark- och miljödomstolen efterfrågar kompletteringar från Trafikverket dels vad gäller en kommentar angående var i regeringsbeslutet det kan utläsas att nu aktuell ansökan omfattar även Olskrokens planskildhet och dels en kommentar till påståendet att det talades om ett betydligt mindre inläckage i underlaget till regeringsbeslutet.

Länsstyrelsen anför att avseende frågan om hur många rör som ska kopplas till ett riskobjekt kommer Länsstyrelsen inte gå fram med ett villkorsförslag eftersom de anser att detta ska falla inom tillsynen. Om det under prövningen fastställs åtgärdsnivåer är det viktigt att detta inte helt undantas från tillsynen och att det finns möjlighet att justera dessa inom ramen för tillsynen.

Ordföranden meddelar vad som gäller för morgondagens syn avseende tid och samlingsplats m.m.

Huvudförhandlingen avslutas för dagen kl. 16.15.

Fredag 2017-10-06

Synen inleds kl. 9.00.

Föreningen Trädplan m.fl. ger in skrift angående synresan, aktbil. 668.

Götiska Förbundet genom **Bengt P. Gustavsson** ger in skrift angående syn vid Skansen Lejonet, aktbil. 669.

Vasakronan AB genom **Carolina Gustavsson** ger in karta, aktbil. 670.

Alecta Pensionsförsäkring genom **Erik Svensson** och **Anders Hulegårdh** ger in illustrationsbild, aktbil. 671.

Liseberg AB genom **Johanna Lindqvist** ger in kartor, aktbil. 672.

Mark- och miljödomstolen håller syn på ett flertal platser utmed en sträcka som står i huvudsaklig överensstämmelse med kartan i protokollbilaga 3. Utmed sträckan görs stopp vid Skansen Lejonet, Residenset, Rosenlundsgatan 8, Hagakyrkan, Universeum och Liseberg. För fotodokumentation från synen, se protokollbilaga 4. För filminspelningar från synen, se ärendehanteringssystemet Vera.

Under synen anför bl.a. följande.

Nedanfö Skansen Lejonet, med utsikt mot spårområdet

Föreningen Trädplan m.fl. genom **Carina Bulić** anför bl.a. följande. Det är i genomsnitt 5 minuter mellan varje tågavgång på centralstationen. Maxtimmen då centralen belastas som allra mest infaller då alla tåg ska trafikeras ut. Centralen belastas i nuläget mycket av tåg som ska in och ut för tvätt. Till skillnad från i förstärkningsalternativet bygger man inte för en överkapacitet i Västlänken.

Entrén till Skansen Lejonet

Statens Fastighetsverk genom **Gillis Åström** anför bl.a. följande. Skansens grundläggning är lerfont i berg. Vattnet får inte försvinna in i brunnen under berget. De vill vara med och diskutera lösningar.

Götiska Föreningen genom **Bengt P. Gustavsson** redogör för Skansen Lejonets historia i enlighet med aktbil. 669.

Trafikverket anför bl.a. följande. Genom överdäckningen har man möjlighet att tidigarelägga planen. Genomförandet av projektet kommer innebära att Skansen kommer att ha en betydligt bättre kringmiljö och vara mer tillgänglig. Man kommer bl.a. att bygga många nya bostäder.

Inuti byggnaden Skansen Lejonet

Föreningen Trädplan m.fl. genom **Carina Bulić** anför bl.a. följande. Skansen har en unik konstruktion och byggnadens skörhet kommer att visa sig när man börjar spränga.

Residenset

Föreningen Trädplan m.fl. genom **Gudrun Lönnroth** anför bl.a. följande. Det här är skyddade byggnader som är känsliga objekt. Under Residenset finns valv som är mycket vibrations- och grundvattenkänsliga.

Statens Fastighetsverk genom **Gillis Åström** anför bl.a. följande. Det är bergspåslaget som är problemet. Residenset är den äldsta, ickekyrkliga byggnaden. Det är ett extremt litet avstånd mellan byggnaden och byggarbetsplatsen. Byggnadens grundläggningsförhållanden är oklara.

Rosenlundsgatan 8

Wallenstam AB genom **Johan Cederblad** anför bl.a. följande. Det har lagts ner mycket resurser på att göra Rosenlund till en attraktiv miljö. I hörnet vid Rosenlundsgatan 4-8 ligger en fastighet som idag huserar kontorshyresgäster samt en ICA-butik

på bottenplan. ICA-butiken ligger precis intill anläggningsområdet. En viktig förutsättning är tillgängligheten. Vidare är butiken beroende av den bro som kommer tas bort under anläggandet. Det är den vägen som många kunder kommer. Det kommer bli svårt att ta sig fram till butiken med bil. Hörnhuset till höger där Skatteverket har kontor kommer bli direkt påverkat i och med att man ska bygga rakt under. I slutet av schaktperioden kommer tunneln komma ut mellan de två nämnda byggnaderna, precis vid entrén till ICA-butiken och parkeringsgaraget. Det rör sig om bristande tillgänglighet och direkta störningar.

Trafikverket anför bl.a. följande. Den tillfälliga trafiklösningen är på väg och kommer vara tvåriktad. Det pågår ett samarbete och man har en bra dialog.

Rondellen vid Hvitfeldtsplatsen 9

Alecta Pensionsförsäkring m.fl. genom **Erik Svensson** och **Anders Hulegårdh** anför bl.a. följande. Garaget och lastkajerna till Willys-butiken kommer vara avstängt i minst 3 månader. Willys kommer att få en betydligt sämre tillgänglighet och det är ett påtagligt ingrepp i miljön. Skatteverket har kontor i aktuell byggnad, som har mycket bullerkänsliga fönster. Vad avser bullerfrågan kan konstateras att Skatteverkets verksamhet är beroende av en tyst miljö. När man börjar bygga här måste man ta hänsyn till kontorsverksamheten.

Trafikverket anför bl.a. följande. Det man kommer att göra är att flytta centralarkivet längre bak i garaget. De arbetar med att minska de 3 månader som det planeras ta att bygga tunnelpåslaget. De ska upprätthålla tillgängligheten för Willys genom signalreglering och kommer för detta ändamål ta i anspråk en del av vägbanan.

Föreningen Trädplan m.fl. genom **Barbara Lindell** anför bl.a. följande. Om man tittar bort mot Rosenlundsbron och allén så kommer samtliga träd där schaktet byggs att försvinna. Bron kommer att monteras ned tillfälligt men kommer i och med detta förlora sin autenticitet genom att man sedan fyller på med ny sten. Träden i allén planterades 1860 och var en gåva från kungen. Det är ett stort område här som kommer att

försvinna. Det finns en unik poppel som är placerad ca 2 m från det planerade schaktet. För att kompensera förlusten av ett gammalt, stort träd, räcker det inte att plantera endast ett nytt, utan det krävs ca 500 små, nya träd. Man kommer antagligen inte se påverkan på träden förrän efter ca 10-20 år. Det finns en risk att alla träd försvinner på grund av skador.

Haga Kyrkoplan

Föreningen Trädplan m.fl. genom **Gudrun Lönnroth** anför bl.a. följande. På 80-talet gjordes ansträngningar att klara Hagas bebyggelse och husgrunderna. I området finns otroligt många riskobjekt och många av dessa finns inte omnämnda som riskobjekt i kvartersbeskrivningarna. Byggnaderna längs med gatan upp till Handelshögskolan är gamla och mycket känsliga. En del av dem är grundförstärkta, andra inte. Inne i Haga finns även flera byggnader med egna infiltrationsanläggningar, varav vissa inte fungerar så bra.

Korsvägen/ Universeum

Universeum genom **Carina Hallbo** anför bl.a. följande. Entréköns placering i förhållande till schakten är mycket viktig. Universeum har ca 600 000 besökare per år. Under högsäsong blir det kö utanför, som sträcker sig hela vägen till Korsvägen. De vill säkra att det kommer finnas plats utanför. Byggnaden är uppförd utefter miljö- och hållbarhetsprinciper och har därav ventilationsluckor som öppnas och stängs automatiskt. Universeum är därför oroliga för damningen. Vidare inrymmer Universeum många miljöer och arter som är vibrationskänsliga, exempelvis hajarna i akvariet.

Trafikverket anför bl.a. följande. De kommer att försöka minimera påverkan. Schakten kommer hamna extremt nära Universeum. Trafikverket ska försöka skapa utrymme vid entrén. Transporterna kommer gå i vanlig vägbana och sen ut på Örgrytevägen. Under byggetapp 2 kommer en stor del av ytan att återlämnas till Universeum.

Liseberg

Liseberg AB genom **Victoria Widbom, Julia Vasilis, Ella Skurupska** och **Anders Wennberg** anför bl.a. följande. Av det totala antalet gäster väljer 70 % att gå in i parken genom huvudentrén. En bit in i parken kommer det vara ett schakt som gästerna kommer att befinna sig mycket nära. Arbetena påverkar Liseberg i och med att parken är tänkt att ge en helhetsupplevelse. Helheten kan mycket lätt störas av bullrande ljud. Lisebergshallen är mycket känslig och därför måste bullernivåerna mätas vid fasaderna. Åkattraktionerna på berget är känsliga för vibrationer m.m. i och med att de är inspända i berget. Det borde ha gjorts en riskanalys för just dessa specifika anordningar. Vidare är den s.k. Spegeldammen ett mycket ljudkänsligt område som också är känsligt för damning. Under dagar då det är konsert kan det vistas ca 20 000 personer på platsen. Stora Scenen och backstageytorna bakom Stora Scenen är belägna mycket nära Mölndalsån. Parken är oroliga för skred i och med närheten till vattendraget och vill att det med anledning av detta ska göras en specifik riskanalys.

Trafikverket anför bl.a. följande. Verket är väl medvetet om att parken är känslig för störningsljud och vibrationer. Huvudinställningen är att Liseberg ska kunna bedriva sin verksamhet som vanligt. Huvudentrén ska även fortsättningsvis vara en fin entré. Byggnadsarbetena kommer att hålla på i tre år, vilket innebär nio säsonger för Liseberg. Det kommer inte utföras bullrande arbeten när parken har ljudkänsliga event. En riskanalys ska göras av entreprenören.

Synen avslutas kl. 13.45.

Tisdag 2017-10-10

Huvudförhandlingen inleds kl. 9.00.

Trafikverket lämnar in presentationsmaterial avseende buller och vibrationer, aktbil. 676.

Föreningen Trädplan meddelar att den har gett in en inlaga till domstolen som innehåller begäran om kompletteringar från Trafikverket, aktbil. 674.

Ordföranden meddelar att inlagan ska skickas till Trafikverket för kännedom.

Vasakronan AB genom **Carolina Gustavsson** bestrider Trafikverkets yrkande om verkställighetsförordnande.

Trafikverket genom **Therese Vestin** redogör för buller innefattande redogörelse för tillämpliga riktvärden och skyddsåtgärder i enlighet med aktbil. 676, med bl.a. följande tillägg. Vad avser bullerdämpande åtgärder hos boende är det främst isolering av fönster som är aktuellt. Man kan genom denna åtgärd komma ner till ljudnivåer på 45 dB(A). Det har skett och kommer fortsätta ske samråd med känsliga verksamheter så som kyrkor och skolor. Det pågår nu en diskussion med flera av dessa i form av bl.a. informationsutbyte om sprängningar. Detta för att man ska kunna anpassa sig från båda håll. Vad gäller erbjudande om tillfällig vistelse eller boende så är det en åtgärd man vidtar i sista hand. Det finns mycket som kan åstadkommas genom bullerdämpande åtgärder. En arbetsgrupp från Trafikverket jobbar tillsammans med kommunen för att hitta tillfälliga paviljonger och lägenheter, vilka inte får ligga på ett för långt avstånd från den ursprungliga bostaden. Under arbetet med Citybanan var det endast 23 % av de tillfrågade som tackade ja till tillfälligt boende. Borring ger stomljud. Dessa kan exempelvis uppkomma när man borrar för en sprängsalva men laddningen för sprängsalvan är tyst arbete. Haga kommer att bli utsatt för stomljudsbuller under en relativt lång period i och med allt berg som finns där. Det kommer att låta som mest vid stationerna i och med att det är mest berg som ska tas ut just där. Det är inte möjligt att jobba med exempelvis bullerskärmar för att begränsa just stomljud. Här kommer de inte kunna nå den inomhusnivå de vill nå, dvs. 45 dB.

Trafikverket genom **Ulf Edling** framställer Trafikverkets villkorsförslag för buller, i enlighet med aktbil. 676, med bl.a. följande tillägg. Avseende formuleringen i sista meningen villkor 6 gäller detta generella avvikelser. Det kommer krävas ett särskilt

beslut och särskilda skäl. Under arbetet med Citybanan anfördes särskilda skäl endast vid några tillfällen. Där hade man även möjlighet att arbeta till kl. 22.00. Avseende rättens kommentar att omständigheten att Trafikverket räknar med återkommande överskridanden i Haga rimmar dåligt med den traditionella riktvärdeskonstruktionen, svarar de att arbetena i Haga inte kommer pågå 80 veckor i sträck. Det kommer bli ca 800 personer totalt som kommer få ett erbjudande om annan bostad. Avseende villkor 5 har detta byggts upp i enlighet med praxis. I den dom som gällde Marieholmsförbindelsen har man accepterat denna typ av villkor. Utgångspunkten är att riktvärdena ska hållas. Villkor 6 aktualiseras om det är helt orimligt att uppfylla ovanstående villkor (5). Sista stycket i villkor 5 får en begränsningsvärdesliknande konstruktion, som medför att arbeten som kan medföra högre buller ändå får utföras annan tid efter beslut från tillsynsmyndigheten.

Trafikverket besvarar frågor från remissmyndigheter och sakägare genom att anföras bl.a. följande.

- Avseende villkor 9 och formuleringen att det ”ska ske inom ramen för vad som föresrivits” är tanken att det ska hänvisa till det arbete man har beskrivit. Just den delen av villkoret är inte av någon större betydelse för Trafikverket och det lämnas upp till mark- och miljödomstolen att göra bedömningen. Trafikverket räknar med att byggtiden blir 8 år då tillståndsvillkoren ska innehållas men de har begärt en tillståndstid om 10 år för att vara på den säkra sidan. Tiden har ett starkt samband med hur lång tid varje etapp kommer att ta. Störningar kommer inte ske hela tiden och de kommer att flytta sig allt eftersom. Vad gäller kommentaren från Miljö- och klimatanmännen angående samråd och känsliga verksamheter samt att man ibland behöver flytta på vissa verksamheter har inga inventeringar gjorts för detta ändamål. Trafikverket anser att detta inte behövs då frågan kommer att kunna hanteras ändå.
- Arbetet med att ta fram tillfälliga boenden pågår just nu. Strategin är att vardagen ska kunna fungera för de boende. De har inte bestämt exakt på vilken plats man skulle kunna ordna paviljonger etc. Man samarbetar aktivt med olika lägenhetshotell men har inte landat i dessa frågor än.

- Under arbetet med Citybanan erbjöds boende en möblerad lägenhet vid störningar under en kortare tidsperiod. Vid störningar under längre tid erbjöds tomma lägenheter som kunde möbleras med egna möbler.
- Avseende frågan hur man hanterar bullernivåerna vid skrotning av berg kan för det första nämnas att det inte är så mycket berg som kommer att skrotas. Men när det sker går man in på en specifik plats och utför kortare arbeten, dvs. punktinsatser.
- När det kommer in en störningsanmälan hanteras denna så skyndsamt som möjligt. Varje anmälan som kommer in loggas. När det gäller ersättningsbostad ska detta meddelas innan de ens påbörjat arbetena. Trafikverket jobbar förebyggande med dessa frågor.

Länsstyrelsen ger in presentationsmaterial, aktbil. 677.

Länsstyrelsen genom **Lena Nicklasson** framför Länsstyrelsens villkorsförslag kopplade till buller i enlighet med aktbil. 677 och tidigare ingivet yttrande i aktbil. 637.

Trafikverket bemöter Länsstyrelsens villkorsförslag genom att anföra bl.a. följande.

- Avseende villkorsförslag 5a är erfarenheten att det villkor som Trafikverket istället har föreslagit kan innehållas. Länsstyrelsens villkor kommer att bli svåra att kontrollera, exempelvis avseende hur just detta buller ska skiljas från annat omgivningsbuller. Trafikverkets villkorsförslag anses vara tillräckligt men det lämnas upp till mark- och miljödomstolen att göra den slutliga bedömningen. Vad gäller specifikt andra stycket i villkorsförslag 5a kan konstateras att Trafikverket jobbar väldigt aktivt med utomhusmiljöer för skolor. Problemet är dock att man befinner sig i en bullerpåverkad stadsmiljö. Både i Slussendomen och domen avseende Marieholmsförbindelsen kom man fram till att utomhusvärden i stadsmiljö inte ska användas eftersom det inte är ändamålsenligt. Avseende villkorsförslag 5 b menar Trafikverket att det räcker med ett samrådsförfarande vid avvikelser. Om länsstyrelsen inte delar Trafikverkets uppfattning kan ett beslut fattas om det så behövs. Att kräva att det i vissa fall ska fattas ett enskilt beslut kommer leda till väldigt många överklaganden. När det gäller kravet på en detaljerad bullerutredning är

detta något som Trafikverket tagit in i handlingsplanen. Frågan är om detta verkligen ska regleras i villkor, men det överlämnas till mark- och miljödomstolen.

- Vad avser villkorsförslag 6 b tror inte Trafikverket att det kommer bli några meningsskiljaktigheter men om det blir så kan man då vända sig till Länsstyrelsen. Trafikverket anser dock att detta inte behöver villkorregleras, men överlämnar frågan till mark- och miljödomstolen.
- Vad avser villkorsförslag 7 undrar Trafikverket om detta verkligen tillför något. Man kommer att redovisa hur man arbetar med känsliga verksamheter.
- I övrigt hänvisas till Trafikverkets yttrande den 15 maj 2017.

Miljö- och klimatnämnden lämnar in kopia av tidigare ingivet yttrande, aktbil. 675 och presentationsmaterial, aktbil. 678.

Miljö- och klimatnämnden genom **Johannes Rosland** yrkar enligt aktbil. 675.

Miljö- och klimatnämnden genom **Johannes Rosland** utvecklar grunder för yrkandena om villkorsförslag i enlighet med aktbil. 678, med bl.a. följande tillägg. I presentationen anges på sid. 4 ”undantag från riktvärden”. Detta är en felskrivning och det ska stå begränsningsvärden.

Trafikverket bemöter Miljö- och klimatnämndens villkorsförslag genom att anföra bl.a. följande. Det som anfördes mot Länsstyrelsens villkorsförslag gäller även här. Vad gäller begreppet undervisningslokaler överlämnas till mark- och miljödomstolen att bestämma om detta ska användas eller ej. Avseende Miljö- och klimatnämndens villkorsförslag 5 och formuleringen ”i god tid dock senast sex veckor” anser Trafikverket att deras förslag om tre veckor är tillräckligt. De kommer ändå att ha betydligt bättre framförhållning än så, vilket gör det onödigt att låsa sig på det sättet som nämnden föreslår.

Brf Tre Länkar m.fl. genom **Madeleine Lilliehöök** yrkar att villkor i denna del ska fastställas i enlighet med förslag som framgår av aktbil. 233 (Bilaga B till aktbil. 231).

Trafikverket svarar att det absolut finns ömmande fall men det går inte att reglera om ekonomisk kompensation till följd av buller. Det är en helt annan process. Trafikverket vidhåller de villkorsförslag som getts in och presenterats för mark- och miljödomstolen.

Wallenstam AB genom **Johan Cederblad** yrkar i denna del enligt aktbil. 629 och tidigare yttrande.

Wallenstam AB genom **Johan Cederblad** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 629, med bl.a. följande tillägg. Fastigheten Inom Vallgraven 69:5 har en byggnad med mycket känsliga fasader samt bullerkänsliga verksamheter. Det råder stor oro bland dem som vistas i byggnaden. Wallenstam håller med Länsstyrelsen om att det ska finnas maxnivåer. Vidare har Wallenstam en fråga avseende Trafikverkets presentation där det visades en bild på en figur med trappsteg för bullerbegränsande åtgärder. Det ifrågasätts varför det översta steget avseende tillfälliga vistelser endast omfattar boende och inte verksamheter. Det är konstigt att det inte kan prövas i den ordningen. Ersättningslokaler bör inte vara främmande eftersom man kan överskrida bullervillkoren även för lokaler. Det är därför rimligt att även ifrågavarande typ av verksamheter ska omfattas av erbjudandet om ersättningslokaler. I domen med mål nr M 138-14 angående Förbifart Stockholm, tillståndsvillkor 10, ansåg inte MÖD att det var konstigt att blanda bostäder och lokaler. Där tog man alltså höjd för båda.

Trafikverket svarar bl.a. följande. Om man får en ekonomisk skada på exempelvis en mataffär är detta en fråga för 32 kap. miljöbalken. Trafikverket jobbar med att förebygga denna typ av skador och Wallenstam vet att det pågår en diskussion. Som fastighetsägare är man skyldig att tåla en viss påverkan. När det gäller tysta verksamheter finns det definitioner i praxis. Det är skäligt att verksamheten ska hamna inom begreppet människors hälsa och miljö. Det Wallenstam talar om är ekonomisk näringsverksamhet som inte rör människors hälsa och miljö. Man måste hålla isär människors miljö och hälsa å ena sidan och Wallenstams ekonomiska intresse å andra sidan.

Wallenstam AB genom **Johan Cederblad** svarar att mataffären inte var med i resonemanget. Det är inte sagt att mataffären ska ha en ersättningslokal. Kontor däremot, som är tyst verksamhet, behöver skyddas på precis samma sätt som bostäder m.m.

Alecta pensionsförsäkring genom **Erik Svensson** yrkar i denna del enligt avsnitt 1.1 i aktbil. 613.

Alecta pensionsförsäkring genom **Erik Svensson** anför bl.a. följande. Skatteverket är hyresgäst i Alectas fastigheter. Lokalerna ligger precis vid det stora schaktet. Området i Haga är ett särskilt utsatt område. Skälet till Alectas yrkande är att villkoret om tyst verksamhet inte kommer att kunna innehållas i nämnda fastigheter om bullerbegränsande åtgärder påbörjas. Om detta inte görs blir följden mycket stora störningar för Skatteverkets verksamhet.

Trafikverket svarar att det hänvisas till det svar som gavs Wallenstam i aktuell fråga. De kommer att jobba med riktvärdena och om dessa inte kan uppfyllas får Alecta vända sig till Trafikverket för ersättning för eventuell ekonomisk skada.

Lunchpaus mellan kl. 12.00 och 13.00.

Liseberg AB och **Universeum** genom **Johanna Lindqvist** yrkar enligt aktbil. 365-366 och ansluter till länsstyrelsens villkorsyrkande nr 8 om delegation, aktbil. 637.

Trafikverket bestrid yrkandena.

Liseberg AB genom **Johanna Lindqvist** anför bl.a. följande. I anslutning till Liseberg finns inga bostäder, vilket även innebär att det inte finns några bullervillkor vid Liseberg specifikt. Det är anledningen till varför det yrkas ett eget villkor för just Liseberg. Parken har en stor mängd anställda och besökare som vistas utomhus. Liseberg har inte

fått ett tydligt bemötande av detta från Trafikverket. Liseberg vill även ta del av de utredningar som ska ha gjorts av Trafikverket.

Liseberg AB genom **Lars-Erik Levin** anför bl.a. följande. Han har varit del av den dialog som förts med Trafikverket. De har tidigare fått del av en bullerutredning vid Korsvägen. Nu har de fått se en utredning som redovisar lägre bullernivåer än den tidigare. De efterfrågar en specifik utredning som behandlar både Korsvägen och Liseberg. Liseberg ska ses som en ljudkänslig verksamhet.

Ordföranden går igenom synpunkter från bl.a. Göteborgs Stad, Svenska Mässan och Statens Fastighetsverk som bl.a. har anført att ersättningsbostäder ska vara belägna i närheten av de drabbade samt att erbjudande om ersättningsbostad ska skickas ut senast tre månader i förväg. Göteborgs Stad anför även att det ska ske kontinuerliga bullermätningar vid fasader.

Trafikverket genom **Therese Vestin** redogör för vibrationer innefattande redogörelse för tillämpliga riktvärden och skyddsåtgärder i enlighet med aktbil. 676, med bl.a. följande tillägg. Hagakyrkan står på berg och är inte ett riskobjekt när det gäller grundvattnen men däremot vad avser vibrationer.

Trafikverket genom **Ulf Edling** framför villkorsförslag i vibrationsdelen i enlighet med aktbil. 676.

Trafikverket besvarar frågor från remissmyndigheter och sakägare genom att anföra bl.a. följande.

- De hemliga tunnlar som inte är förstärkta och därmed får anses känsliga ska granskas och godkännas. Detta ska ske i samråd med huvudmännen för tunnelarna.
- Avseende frågan om storlek på ett i förväg avgränsat syneförrättningsområde, villkor 10, har det framförts yrkanden om ett större sådant än föreslagna 150 m. Trafikverkets inställning är att man någonstans måste sätta en gräns. Utanför gränsen har Trafikver-

ket ingen kontroll på fastigheterna men täcker med god marginal in alla fastigheter som riskerar påverkas.

– Trafikverket har fått information från Liseberg om att det finns ett antal höjdatraktioner som går djupt ner i berg och som står precis ovanför servicetunneln. Trafikverket vet att det finns andra riskfaktorer i anslutning till dessa åkattraktioner som ska vägas in när man sätter nivåerna. Detta kommer att hanteras.

Länsstyrelsen ger in presentationsmaterial, aktbil. 679.

Länsstyrelsen genom **Lena Niklasson** framför villkorsförslag kopplat till vibrationer i enlighet med aktbil. 679 och tidigare ingivet yttrande i aktbil. 637.

Trafikverket svarar att de överlämnar till mark- och miljödomstolen att bedöma länsstyrelsens villkorsförslag.

Miljö- och klimatanmänden yrkar att villkorsförslag i vibrationsdelen ska fastställas i enlighet med aktbil. 678.

Trafikverket bestrid yrkandet i anslutning till nämndens villkorsförslag 10 om tillfälligt boende med anledning av vibrationer och anför bl.a. följande. Det är inte aktuellt att spränga på natten så stycket om tidsbegränsning nattetid av komfortstörande vibrationer har ingen betydelse. Principiellt gäller inte standarderna för komfortvillkorsnivåer.

Förvaltningen kretslopp och vatten Göteborgs Stad yrkar att syneförrättningsområdet ska bestämmas till 200 m från tunnelmitten, dvs. till en bredd om 400 m.

Wallenstam AB genom **Johan Cederblad** yrkar

– att underlagsmaterialet vad avser vibrationer ska kompletteras med mer utförliga riskanalyser avseende försvagande material och objektsspecifika faktorer och

– att om byggnadsarbetet pågår mer än 6 månader får komfortstörande vibrationer inte överskrida 0,4 mm/s.

Wallenstam AB genom **Jan Schölin** anför bl.a. följande. De har tittat på riskinventeringen och det finns flera brister, till exempel avseende Wallenstams byggnader i Haga. När man gör en riskanalys för denna typ av byggnader måste faktorer som försvagande material ingå. I vissa hus, t.ex. det s.k. Ica-huset, finns försvagande material så som marmorinklädda entréer och klinkergolv. Dessa faktorer gör att vibrationsvärdet måste räknas om, men det är inte angivet i riskinventeringen. De har även tittat på Accesshuset där fasadmaterialet har en konstnärlig utsmyckning och en helt annan vibrationstålighet. Detta har heller inte tagits i beaktande. Handlingarna är ofullständiga.

Trafikverket svarar bl.a. följande. Komfortvärden är avsedda att tillämpas på en konstant vibrationskälla, inte byggnadsarbeten. Just riskanalyserna kan de inte bemöta just nu, men de värdesätter dessa uppgifter. Trafikverket kommer säkerställa att allt fångas upp. På fråga från rätten om hur en sådan uppföljande kontakt angående riskinventering kommer att tas tillägger Trafikverket att de värdesätter om alla fastighetsägare som har känsliga byggnader och verksamheter bidrar med den informationen. Trafikverket kommer möta alla fastighetsägare när byggnaderna besiktigas och där finns möjlighet att ta en sådan diskussion.

Nordstans samfällighetsförening m.fl. genom **Karin Babic yrkar** enligt avsnitt 5.5 i aktbil. 489 samt avsnitt 5.4 och 6.3 i aktbil. 621.

FO Peterson & Söner Byggnadsaktiebolag genom **Karin Babic yrkar** enligt avsnitt 5.4 i aktbil. 492 och avsnitt 5.3 i aktbil. 623.

Trafikverket anför bl.a. följande med anledning av yrkandena. Servicetunnlarna samt områdena däromkring ska ingå i syneförrättningsområdet. Vidare får frågan om vibrat-

ioner kan ge upphov till sprickor klargöras genom en inspektion. Att hela Nordstan ska omfattas är inte nödvändigt. Trafikverket vidhåller dess inställning i den delen.

Föreningen Trädplan genom **Gudrun Lönnroth** ger in presentationsmaterial, aktbil. 681.

Föreningen Trädplan genom **Gudrun Lönnroth** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 681.

Universeum genom **Johanna Lindqvist** yrkar fastställandet av specifika vibrationsnivåer vid Universeums byggnad enligt avsnitt 2.5 i aktbil. 366.

Trafikverket bestrid yrkandet.

Ordföranden går igenom synpunkter i vibrationsdelen från bl.a. Svenska Mässan, som har yrkat inskränkta arbetstider och informationsplikt före arbeten m.m.

Ordföranden meddelar att det i enlighet med Trafikverkets ansökan ska fastslås nivåer för enskilda fastigheter, både vad gäller vibrationer och åtgärdsnivåer. Det kan här konstateras att det har riktats en stor kritik från sakägare mot det befintliga underlagsmaterialet, bl.a. avseende fastighetsägarens bristande möjlighet till kontroll och insyn. Det har av sakägare yrkats en ordning där man har en provotid om exempelvis 6 månader, varefter Trafikverket ska inkomma med nivåer som kan fastställas. Rätten begär att Trafikverket ska meddela dess inställning till en sådan ordning och om de har en motsatt åsikt utveckla denna innan dess huvudförhandlingen avslutas.

Trafikverket ger in presentationsmaterial, aktbil. 682.

Trafikverket redogör för energianvändning samt utsläpp till luft och de transporter som följer med ansökt verksamhet; inkluderande hur regeringens villkor 2 om transporter och villkor 3 om energianvändning samt utsläpp till luft ska uppfyllas samt

skyddsåtgärder och förslag till villkor och kontroll i dessa delar, i enlighet med aktbil. 682, med bl.a. följande tillägg. Det har gjorts en bedömning av påverkan på luftkvaliteten så långt det går. Arbetsmaskiner kommer det att ställas krav på. Om fyra år finns det en risk att miljökvalitetsnormerna har överskridits, men det är då främst i gatumiljö. De kommer att behöva göra uppföljningar under byggskedet. Efter år 2020 kommer kraven för miljözonen Göteborg att ändras. Trafikverket har gjort beräkningar utifrån 2014 års krav, vilket gör att de kommande skarpare kraven kommer förändra läget. Trafikverket har tillsammans med länsstyrelsen tolkat regeringens tillåtighetsvillkor 3 som att Trafikverket genom anläggandet av Västlänken inte ska bidra till en försämring av rådande luftkvalitet.

Trafikverket besvarar frågor från myndigheter och sakägare genom att anföra bl.a. följande. Avseende byggtransporter på Övre Husargatan är det beräknat endast en lastbil per timme eftersom det är väldigt få transporter som kommer köras den vägen. Avseende frågan angående lokalt omhändertagande av bergmassor kan sägas att massorna kommer att krossas utanför arbetsområdena men inte utanför Göteborg.

Miljö- och klimatnämnden anför bl.a. att avseende tillåtighetsvillkor 2 och 3 har det gjorts en slutredovisning. Driften har inte tydliggjorts. Nämnden begär ett förtydligande om vad Trafikverket menar med att det ingår i järnvägsplanerna.

Länsstyrelsen genom **Annika Svensson** ger in presentationsmaterial, aktbil. 683-684.

Länsstyrelsen genom **Annika Svensson** redogör för villkorsförslag avseende luftkvalitet i enlighet med aktbil. 683, med bl.a. följande tillägg. Det är först under dagens förhandling som länsstyrelsen har sett bilden över vilka åtgärder som ska vidtas för att minimera damning. Länsstyrelsen tror inte att Trafikverket kommer att kunna möta dygnsnormen, även om marginalen till luftkvalitetsnormen kan verka relativt stor.

Trafikverket bestrid länsstyrelsens yrkanden om villkorsförslag och anför bl.a. följande. Transporterna i projektet Västlänken kommer att utgöra ungefär 1 % av de to-

tala utsläppen. Kväveoxid är ett storskaligt problem. Ibland kommer man beräkningsmässigt över nivåerna men det innebär inte att det blir mycket farligare. Man får fokusera utsläppen till vissa punkter. När det gäller kväveoxid har Trafikverket gjort vad de kan. För att nå miljö kvalitetsnormerna ska hårdare krav ställas på transporter. Man ska inte jaga en enskild verksamhet som Västlänken utan detta är ett större problem. Det finns en bred marginal till dess partikelnivåerna överskrids i Göteborg. Trafikverket kommer löpande följa upp och titta på hur nivåerna ser ut. Trafikverket kommer sätta in åtgärder om det skulle bli problem men man kan inte genomföra en så pass omfattande åtgärdsredovisning i en verksamhet som Västlänken.

Länsstyrelsen svarar bl.a. följande. Kväveoxid finns i höga halter i städerna. Markozon är också ett stort problem. Överskridandet av kväveoxidnivåerna görs lokalt och en bov är hamnverksamheten. Vägtrafiken är dock den absolut största källan, varför villkoret är viktigt för miljö kvalitén i Göteborg.

Länsstyrelsen genom **Lena Niklasson** yrkar att villkor för transporter ska fastställas i enlighet med aktbil. 684.

Trafikverket bestrid yrkandena om villkorsförslag från länsstyrelsen i transportdelen och anför bl.a. följande. Alla delar handlar här om att Trafikverket skulle ha en så stor del av transporterna på aktuella vägar. Om dessa frågor ska utredas ligger det inom väghållarens ansvar. Trafikverket kan inte åläggas att utreda alla dessa saker.

Miljö- och klimatnämnden yrkar att villkorsförslag i enlighet med aktbil. 678 ska fastställas för luftkvalitet.

Trafikverket bestrid miljö- och klimatnämndens yrkande i punkt 1, aktbil. 678, angående krav på utsläppsprestanda avseende arbetsmaskiner. Vad avser punkt 2 i samma aktbilaga hänvisar Trafikverket till den inställning som redovisats avseende länsstyrelsens likalydande villkorsförslag. Vad avser punkt 3 i aktbilagan kan noteras att det finns en överenskommelse om att så ska ske.

Föreningen Trädplan genom **Peter Danielsson** och **Carina Bulić** ger in presentationsmaterial, aktbil. 685.

Föreningen Trädplan genom **Peter Danielsson** och **Carina Bulić** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 685.

Huvudförhandlingen avslutas för dagen kl. 17.00.

Onsdag 2017-10-11

Huvudförhandlingen inleds kl. 9.00

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv genom **Göran Värmbj** ger in presentationsmaterial, aktbil. 686.

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv genom **Göran Värmbj** yrkar enligt aktbil. 686, sid. 23-24.

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv genom **Göran Värmbj** framför synpunkter angående miljö kvalitetsnormer och klimatpåverkan i enlighet med aktbil. 686.

Trafikverket svarar bl.a. att den miljömedicinska rapporten inte tog hänsyn till att man skulle ställa krav som minskar utsläppen med ca 66 %.

Liseberg AB och **Universeum** genom **Johanna Lindqvist** yrkar enligt aktbil. 365-366 i de delar som gäller transporter och damning.

Liseberg AB och **Universeum** genom **Johanna Lindqvist** anför bl.a. följande. Gällande damning visade Universeum vid synen att dess byggnad är ett miljöhus och därför har en speciell form av ventilering. Den omständigheten har inte beaktats av Tra-

fikverket. Det vidhålls att det är mycket viktigt att åtgärder mot damning vidtas. Det krävs därför ett särskilt damningsvillkor i anslutning till i varje fall Liseberg och Universeum. I enlighet med figur 5.1 i miljökonsekvensbeskrivningen är Liseberg en känslig verksamhet men det bör även Universeum vara. Universeum vill ingå i en sådan utredning.

Trafikverket svarar bl.a. att damning kommer att hanteras på det sätt som visades i presentationen och man kommer även följa upp på varje enskild plats om det behöver vidtas ytterligare åtgärder. Trafikverket har inga villkorsförslag i den här delen och lämnar till mark- och miljödomstolen att bedöma om det behövs.

Wallenstam AB genom **Johan Cederblad** yrkar att det ska finnas ett specifikt villkor för damning, aktbil. 400, och anför bl.a. följande. Byggnaderna är belägna i ett tätbebyggt område. Damning är ett sådant problem som det klagas på från hyresgästernas sida. Överlämnas till domstolen att hitta en bra formulering för ett sådant villkor.

Trafikverket svarar att det inte kommer krossas på aktuell plats och därmed inte damma.

Gregoris Evrenoglou yrkar enligt aktbil. 480.

Gregoris Evrenoglou framför synpunkter i enlighet med aktbil 480.

Avsteg från förhandlingsordningen görs genom att punkt 11 behandlas i det följande.

Trafikverket ger in presentationsmaterial, aktbil. 687.

Trafikverket genom **Karin Edman** redogör för ansökta verksamheters påverkan på trafik och framkomlighet i enlighet med aktbil. 687.

Trafikverket besvarar frågor från myndigheter och sakägare genom att anföra bl.a. följande.

- För Liseberg finns ingen karta för byggtransporter i och med att det endast rör sig om allmän trafik just där.
- Trafikverket har valt att inte lämna in trafikutredningen Mobility Management utan har istället främjat goda kontakter och god framkomlighet.
- I och med att delar av järnvägstrafiken kommer att vara avstängd i etapper kommer det bli störningar i pendeltrafiken. Trafikverket har på prov använt sig av Gamlestadens resecentrum för ersättningsbussar. De pendlare som kommer från söder kommer antagligen att bussas till Mölndal. Trafikverket håller på med utredningen av ytterligare platser.
- Avstängningen av Göta Tunneln kommer att ske genom att det södra tunnelröret stängs av först, följt av det norra. Totala avstängningstiden är 21 veckor. Trafiken från väster kommer hela tiden att vara öppen. Trafiken kommer hänvisas till Älvsborgsbron och Söderleden.

Föreningen Trädplan genom **Peter Danielsson** ger in presentationsmaterial, aktbil. 688.

Föreningen Trädplan genom **Peter Danielsson** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 688.

Trafikverket ger in presentationsmaterial, aktbil. 689.

Trafikverket redogör för planerad masshantering, frågor hänförliga till förorenad mark/massor och damning i enlighet med aktbil. 689.

Trafikverket besvarar frågor från myndigheter och sakägare genom att anföra bl.a. följande. Alla ställen som har upphandlats för att rena jordmassorna har tillstånd. För Frihamnen pågår nu en tillståndprocess. Trafikverket ska återkomma med svar på vad

kostnaden blir för omhändertagande av massor, men detta är ingenting som förändrar budgeten för Västlänken. Mottagningsplatserna är färdiga.

Trafikverket ger in presentationsmaterial, aktbil. 690.

Trafikverket redogör för utsläpp av vatten, planerade åtgärder till skydd för negativ påverkan på grund- och ytvatten (regeringens villkor 5) i enlighet med aktbil. 690, med bl.a. följande tillägg. Trafikverket har en generell bild av föroreningsområdena. Vattnets karaktär kan förändras, exempelvis när man börjar schakta. Detta måste därför kontrolleras kontinuerligt. Det var svårt att hitta reningsanläggningar som har plats för vattnet. Därför föreslogs att ledningar ska dras ut i Göta Älv. Det finns lösningar som är möjliga att genomföra. De kommer antagligen inte att behöva ledningarna men det finns kvar som ett reservyrkande. Utsläppsmängden till Gryaab blir 2 miljoner kubikmeter under hela byggperioden. De två första åren släpps 0,035 kubikmeter per sekund till Gryaab.

Trafikverket genom **Ulf Edling** framför Trafikverkets villkorsförslag i enlighet med aktbil. 690, med bl.a. följande villkor. Avseende villkorsförslag nummer 13 består vattnet i jordschakterna av grundvatten, dagvatten och processvatten. Detta vatten kan innehålla oljerester och partiklar, varför det finns krav på avskiljning före utsläpp till recipient. Målsättningen är att uppfylla riktlinjerna i Göteborgs Stad. Det har gjorts försök som visar att detta kommer att uppnås. Trafikverket har även fortsatt att utreda lämpliga reningstekniker. Yrkandet om att lägga ledningar kvarstår som reserv. Avseende villkor 14 gäller detta helt och hållet berg.

Länsstyrelsen ger in presentationsmaterial, aktbil. 691.

Länsstyrelsen genom **Anna Vickman** framför yrkanden om villkorsförslag för utsläpp av vatten i enlighet med aktbil. 691.

Trafikverket svarar bl.a. följande.

- Avseende villkorsförslag 13 a första stycket är Trafikverkets tank att Göteborgs Stads riktlinjer ska efterföljas. Verket överlåter åt domstolen att bedöma om länsstyrelsens föreslagna formulering behövs eller inte. Formuleringen av tredje stycket i samma villkor bestrids i och med att det inte behövs någon separat avstängning då det redan är avskilt. Vad gäller villkorsförslag 13 b har Trafikverket inget att invända.
- Vad gäller villkorsförslag 14 a avvaktar Trafikverket med dess inställning. Avseende villkorsförslag 14 b vihåller Trafikverket sitt förslag men överlämnar till domstolen att finna en lämplig formulering. I villkorsförslag 14 c föreslås att delen ”om sprängning inte pågår i den aktuella tunneln” stryks.
- Vad gäller villkorsförslag 15 a vidhåller Trafikverket sin inställning men överlämnar det till domstolens bedömning. Det är väldigt begränsade flöden som leds till respektive recipient. Det sker snabbt en spädning i vattendragen. Faktum är att en skärpning av villkoren inte innebär bättre värden utan det är tekniken som används som har betydelse. Det måste kunna tillåtas högre värden någon gång ibland. Vad avser pH för enskilda mätvärden måste det där finnas en tidsaspekt. Det måste finnas tid för att agera inom vilken man kan ha en avvikelse som är tillåten. Det blir väldigt svårt om varje avvikelse över pH 9,5 är ett villkorsbrott. Det måste i sådant fall finnas möjlighet att magasinera vatten.
- Vad gäller villkorsförslag 16 a har Trafikverket i yttrande den 15 maj 2017 utvecklat varför det inte behövs ett kemikalievillkor. De kemikalier som används är inte nya för Trafikverket. De är redan bedömda och godkända.
- Vad gäller villkorsförslag 17 a-b kan noteras att man har identifierat hur många kemtvättar som finns inom ett avstånd av 50 m och resultat är tre kemtvättar och en ytbehandlingsanläggning. Man har god kontroll. När man gör grävningar handlar det om att hantera de ämnen i vattnet som tas emot i reningsanläggningarna och ha beredskap med rätt typ av rening för att hantera den här typen av föroreningar. Trafikverket bedömer att eventuella föroreningar inte kommer påverka vattenströmningarna.
- Trafikverket anser att villkorsförslag 18 a-b är obehövligt, men lämnar till domstolen att bedöma om det behövs.

- Varenda fråga behöver inte villkorsregleras utan det ska regleras där det behövs och där det är lämpligt. Vissa frågor regleras bättre i tillsyn än i ett villkor.

Lunchpaus mellan kl. 12.00 och 13.00.

Länsstyrelsen ger in presentationsmaterial, aktbil. 692.

Länsstyrelsen genom **Lena Niklasson** framför yrkade villkorsförslag i enlighet med aktbil. 692.

Trafikverket svarar bl.a. följande. Det av länsstyrelsen föreslagna villkoret nr 32 passar bättre för stationära verksamheter. Det är svårt att uppfylla kraven i varje enskilt fall. Förslag från trafikverket är att det ska finnas platser för hantering och förvaring av kemiska produkter och miljöfarligt avfall samt rutiner för hanteringen. Kan inte ha en fullständig plats längs med varje del av tunneln.

Gryaab ger in presentationsmaterial, aktbil. 693.

Gryaab framför synpunkter i enlighet med aktbil. 693.

Gryaab yrkar att villkor för utsläpp av vatten ska fastställas i enlighet med förslag i aktbil. 693.

Trafikverket svarar bl.a. följande. Trafikverket instämmer i princip alla delar av Gryaabs bedömningar. Parterna har träffat en överenskommelse om hur vattnet ska hanteras. Överenskommelsen är ingiven i målet och i denna finns alla delar behandlade. De krav som framgår av överenskommelsen motsvarar exakt det villkor 14 a som yrkas av Gryaab. Det är konstigt att Gryaab nu föreslår begränsningsvärden när de deltog i framtagandet av avtalet. Det är märkligt om de varningsvärden som Gryaab arbetar med själva helt plötsligt ska bli bindande begränsningsvärden. Det räcker med en liten avvikelse så kommer man ha ett villkorsbrott, vilket är orimligt. Parterna kan inte

heller själva anpassa kontrollen. Det blir en apparat som är för stor för frågans betydelse. Vad gäller villkor 14 b anges det som redan idag ska gälla mellan parterna. Om det ska regleras i villkor föreslås att domstolen sätter detta på en provotid på ett halvår efter att avledning till Gryaab har påbörjats. Man får då titta på vilka värden som kan innehållas. Trafikverket föreslås riktvärden och provotid men inställningen är att avtalet räcker. Avtalet finns i bilaga 39 till ansökan. Vad avser villkorsförslag 14 e har Trafikverket en annorlunda formulering som lyder ”när vattnet inte innehåller kväve ska avledning till Ryaverket avslutas så snart som möjligt”.

Gryaab svarar bl.a. att begränsningsvärden krävs eftersom det rör sig om så stora volymer. Det är jätteviktigt att hålla dessa värden. Det är inte konstigt att Gryaab har villkorsförslag och det bör inte komma som en överraskning för Trafikverket eftersom detta har diskuterats i mötena. Det står till och med i avtalet.

Miljö- och klimatnämnden återkallar yrkandena om redovisning av funktionstest och utformning av avstängningsanordningar respektive villkor med provisoriska föreskrifter för dagvatten, aktbil. 678.

Miljö- och klimatnämnden yrkar att villkor för utsläpp av vatten ska fastställas i enlighet med aktbil. 678.

Miljö- och klimatnämnden anför bl.a. följande. Vad avser utredningsvillkoret kan man jämföra med domen för nedsänkningen av väg E45 där denna typ av villkor finns med. Andra stycket i utredningsvillkoret fungerar som en garant. Man ska inte endast utgå från vattennivån i Göta Älv.

Trafikverket svarar bl.a. följande. Avseende utredningsvillkoret är det kommunens ansvar att dagvattnet renas för anläggningar som Västlänken. Trafikverkets inställning är att denna fråga får hanteras inom tillsynen och underlaget finns i järnvägsplanen. Avseende villkorsförslag nr 13 har Trafikverket ingenting emot att oljeindex stryks. Lämnar den slutliga formuleringen av villkoret till domstolen.

Trafikverket besvarar frågor från remissmyndigheter och sakägare genom att anföra bl.a. följande.

- Begränsningen av regnvatten som ska ske i samband med tunneldrivningen kan göras genom vallar men det finns även andra metoder. Det beror på hur förutsättningarna ser ut på den aktuella platsen.
- Trafikverket räknar inte med att det ska behövas kemiska injekteringsmedel men om detta skulle bli aktuellt måste riskerna hanteras. Gryaab kommer då bli involverade i den processen.
- Avseende frågan om kommunens ansvar i vissa fall för hanteringen av dagvatten hänvisas till lagen om allmänna vattentjänster. Inom ett verksamhetsområde svarar kommunen för vatten på allmänna platser. Kommunen tar ut en avgift från Trafikverket för detta ändamål.

Trafikverket ger in presentationsmaterial, aktbil. 694.

Trafikverket genom **Mira Andersson** redogör för planerade åtgärder för att minimera risken för översvämningar (regeringens villkor 4) i enlighet med aktbil. 694, med bl.a. följande tillägg. Avseende frågan vad som händer när man spränger och använder det befintliga dagvattennätet som i extremfall kan vara fullt, bedömer Trafikverket att man har kapacitet för detta. I extremfall får vattenmängder magasineras.

Trafikverket ger in presentationsmaterial, aktbil. 695.

Trafikverket genom **Maria Nilsson** redogör för säkerhetsfrågor (utifrån regeringens villkor 6) i enlighet med aktbil. 695.

Trafikverket besvarar frågor från remissmyndigheter och sakägare genom att anföra bl.a. följande.

- Vad avser risken för översvämning av avloppsvatten m.m. kommer alla risker att listas och bedömas kvalitativt. De händelser som kan leda till att flera människor ska-

das är inte i första hand översvämning av avloppsvatten. Tunnlarna kommer att vara så täta att det inte finns någonstans för vatten att komma in.

– I servicetunnlarna kommer räddningstjänsten vid en utryckning kunna köra rakt fram men på övriga platser ska det finnas schakt via stationen med räddningshiss. Trafikverket dimensionerar för självutrymning. Människor ska inte behöva vänta på att hjälpas ut av räddningstjänsten.

Föreningen Trädplan genom **Carina Bulić** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 697.

Trafikverket svarar på frågorna på sista sidan i Föreningen Trädplans presentation genom att anföra bl.a. följande. Avseende eventuella terrorhot kan konstateras att Västlänken har en lång livstid och hotbilden kommer att variera över tid. Det är meningslöst att göra en komplett utvärdering under byggtiden. Det finns dock dimension för detta och man samråder med Polisen regionalt. Angående stationernas bredd hade man tidigare ett avstånd som tillät plattformsavskiljare. Beräkningen för utrymmande personer är gjort från avskiljare till avskiljare. Beräkningarna är alltså redan konservativt gjorda. Brandskydd i form av sprutbetong finns. Västlänken är projekterat för att det inte ska vara några godståg. Om detta skulle bli aktuellt får man göra en riskanalys i det skedet. Det är inte omöjligt för godståg att köra i tunneln, den har lastprofil c. Samråd pågår löpande och Trafikverket har halvårsvisa möten med flera myndigheter. Detta kommer fortsätta fram till dess att anläggningen sätts i drift. Man kommer även att arbeta med scenariospel m.m. Trafikverket bestrider inte föreningens kommentar om att tillåtligheten är given under förutsättning att det ska finnas en räddningstunnel. Det måste dock kunna få ske vissa förändringar i underlaget och just detta saknar betydelse i det stora sammanhanget.

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv genom **Ingvar Magnusson** ger in presentationsmaterial, aktbil. 698.

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv genom **Ingvar Magnusson** framför synpunkter i enlighet med s. 7-8 i aktbil. 698, med bl.a. följande tillägg. Västlänken kan bli det svåraste projektet någonsin. Det finns oerhört många övergångar från berg till lera. Risken blir större med närheten till hamnens vatten, den förväntade vattenmängden i berget och närheten till andra befintliga tunnlar. Man har travat alla svårigheter på varandra. Vad avser frågan säkerhetstunnel kontra räddningsschakt hänvisas till vad som anfördes av Föreningen Trädplan. Man hade helst velat se en säkerhetstunnel men det fick inte plats. Detta är problematiskt.

Manne Östberg/ Skona Göteborg framför bl.a. följande synpunkter. Skyddsåtgärder utgår från drömscenarier. Allt bygger på att det inte ska ske någon rökutveckling. Rökutveckling förekommer dock ofta och kan leda till många dödsfall. Detta måste ses över och det finns flera sätt att angripa problemet. Trafikverket kan inte vänta på att en sabotör ska skicka signaler utan man måste agera i förväg och tänka på allt.

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv genom **Peter Hjorth** framför bl.a. följande synpunkter. När man tittar på sabotagerisken måste man tänka på att det är många tåg som hela tiden trafikerar spåren. Ett terrorattentat kommer ske någonstans mellan stationerna och inte på en station. Folk måste kunna utrymma horisontellt istället för att vandra 500 m för att sedan behöva klättra i trappor. Lösningen är inte i klass med anläggningarna i Stockholm och Malmö.

Trafikverket ger in presentationsmaterial, aktbil. 699.

Trafikverket genom **Charlotte Lindström** och **Kristian Åberg** redogör för Natura 2000 och artskyddsfrågor samt försiktighetsmått och kontroll i enlighet med aktbil. 699.

Trafikverket genom **Ulf Edling** framför villkorsförslag enligt aktbil. 699.

Länsstyrelsen ger in presentationsmaterial, aktbil. 700.

Länsstyrelsen genom **Peter Wirdenäs** framför yrkade villkorsförslag i enlighet med aktbil. 700, med bl.a. följande tillägg. Det är viktigt för arten lax att den genetiska resursen bevaras. Varje lax är viktig för bevarandestatusen. Det pågår redan flera byggprojekt i Göteborg som redan riskerar påverka laxen.

Trafikverket ger in presentationsmaterial, aktbil. 701.

Trafikverket genom **Mira Andersson** redogör för föreliggande kultur- och stadsmiljöfrågor, inklusive hur regeringens villkor 1 beträffande dessa frågor ska uppfyllas liksom åtgärder för bevarande av träd i enlighet med aktbil. 701.

Trafikverket genom **Ulf Edling** redogör för villkorsförslag enligt aktbil. 701.

Huvudförhandlingen avslutas för dagen kl. 18.00.

Torsdag 2017-10-12

Huvudförhandlingen inleds kl. 9.00.

Länsstyrelsen ger in presentationsmaterial, aktbil. 704-705.

Länsstyrelsen genom **Andreas Morner Åhman** och **Lena Emanuelsson** framför yrkade villkorsförslag och synpunkter i enlighet med aktbil. 704, med bl.a. följande tillägg. Alla fornlämningar är riksintresse och är utpekade som särskilt värdefull kulturmiljö. När försvarsverken var som mest utbyggda var Göteborg en av Europas viktigaste försvarsstäder. Fornlämningarna representerar Göteborgs äldsta historia. Schakten kommer leda till att stora delar av fornlämningarna tas bort, vilket leder till stora skador på riksintresset. Trafikverket har redovisat att de fornlämningar som ligger inom sponten inte kommer att kunna införlivas utan måste grävas bort. Det är extra viktigt att synliggöra det som går. Länsstyrelsen är inte nöjda med redovisningen av

hur det kommer att ske. Det måste ställas högre krav. Tillåtlighetsvillkoret anger vilka frågor som ska ges extra fokus men det finns inget som hindrar att ytterligare frågor regleras om det behövs.

Trafikverket svarar bl.a. följande. Trafikverket och länsstyrelsen delar uppfattning i många viktiga frågor. Vad avser frågan om synliggörande har Trafikverket gett in en årsrapport som beskriver hur arbetet bedrivs. Den visar även hur hög ambitionsnivån är att motverka skador på kulturmiljön. Vad avser frågan om kompensationsutredning ställs inga krav från regeringens sida, vilket är mycket tydligt. Det handlar till stor del om pengar. Det finns flera andra allmänna intressen som också är viktiga och skattemedel måste användas på ett vettigt sätt. Det rimliga måste vara att man vänder sig till regeringen i frågan om hur pengarna ska fördelas.

Länsstyrelsen genom **Peter Wirdenäs** framför yrkade villkorsförslag och synpunkter i enlighet med aktbil. 705, med bl.a. följande tillägg. Ungefär 500 träd bedöms behöva flyttas i och med anläggandet av Västlänken. I alla fall 100 av dessa träd är äldre och bidrar till kulturmiljön samt rekreationsvärdet. I området Haga finns flera almar som på grund av hög ålder kommer bli omöjliga att flytta. Området är viktigt för kulturmiljön och rekreationen m.m. Kungsparken utgör stadens gröna bälte. I området Skår rör det sig inte lika mycket människor som i Haga men det är en miljö med mycket höga naturvärden, som kommer påverkas direkt av Västlänken. Det är inte bara enskilda träd som räknas utan det är trädmiljön i sin helhet som har ett värde. Miljön har få motstycken i Göteborgsområdet vad gäller artfynd, ålder och träd. Trafikverket har inte berört hur naturmiljöns helhet ska bevaras. Risker är att fler träd än de man talar om kommer att skadas i och med grundvattenpåverkan. Träden är även känsliga för luftföroreningar. Rekreativmiljön kommer att brytas av i samband med schaktet i Haga. I och med att anläggningsskedet pågår under en så lång tid är det rimligt att kompensera under byggtiden. Kompensationen i sig får dock inte utgöra ytterligare skada genom kompensation.

Trafikverket svarar bl.a. följande. Länsstyrelsens villkorsförslag i naturvårdsdelen liknar Trafikverkets förslag. Frågan om en trädvårdssakkunnig behöver dock inte regleras särskilt. Trafikverket har redan den expertkompetensen att tillgå. Vad gäller frågan om kompensation hamnar man i samma diskussion som angående kulturmiljön. En sak är om ett enskilt intresse inkräktar på ett allmänt intresse. Här är det dock i sådant fall frågan om ett allmänt intresse som ska kompensera ett annat allmänt intresse. Man blandar även ihop kompensation med återställning, vilket är två skilda saker.

Föreningen Trädplan ger in presentationsmaterial, aktbil. 707-709.

Föreningen Trädplan genom **Barbara Lindell** framför synpunkter avseende 'parker och naturmiljö i enlighet med aktbil. 707.

Föreningen Trädplan genom **Gudrun Lönnroth** framför synpunkter avseende kulturmiljö i enlighet med aktbil. 708.

Föreningen Trädplan genom **Carina Bulić** framför synpunkter avseende tillåtlighetsvillkor 1 och kulturmiljö i enlighet med aktbil. 709.

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv ger in presentationsmaterial, aktbil. 710.

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv genom **Bengt Andersson** framför synpunkter i enlighet med aktbil. 710.

Annedal Sparbanksfastigheterna genom **Bertil Lundberg** framför bl.a. följande synpunkter. I området finns omfattande naturstensmurar som avgränsar nivåskillnaderna i området. Kommunen är intresserad av att dessa finns kvar då murarna finns redovisade i bevarandeplanen. Murarna är mycket känsliga för vibrationer. Bakom gårds- huset på fastigheten Annedal 4:4 finns exempelvis en hög mur.

Trafikverket redogör för eventuella ersättningsfrågor till följd av ansökt miljöfarlig verksamhet genom att anföra bl.a. följande. Trafikverket har tidigare hänvisat till reglerna om miljöskada i 32 kap. miljöbalken. De har ingenting ytterligare att tillägga.

Castellum Väst AB m.fl. genom **Rudolf Laurin** framför bl.a. följande synpunkter. Trafikverket yrkar tillstånd till miljöfarlig verksamhet men har inget yrkande om själva driften av järnvägen, dvs. själva bedrivandet av den miljöfarliga verksamheten. Anläggandet utgör vattenverksamhet. Det som yrkats av Trafikverket för verksamheten utgör endast vattenverksamhet. All form av påverkan är påverkan till följd av vattenverksamheten och det är detta som primärt ska prövas i målet.

Trafikverket genom **Magnus Fröberg** svarar bl.a. följande. I MÖD 2007:50 angående Citybanan fastställdes att oavsett hur ansökan är utformad, antingen med både vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet eller endast vattenverksamhet, så ska miljökonsekvensbeskrivningen omfatta samtliga konsekvenser. Framdrivandet av tunnel är själva projektet. Då kan man söka bara vattenverksamhet eller båda. Frågan om oförutsedd skada och miljöfarlig verksamhet har berörts i Slussen-målet där MÖD fastställde att det var fel att hantera frågor hänförliga till miljöfarlig verksamhet inom ramen för oförutsedd skada.

Trafikverket ger in presentationsmaterial, aktbil. 711.

Trafikverket genom **Therese Vestin** redogör för kontroll och övriga villkorsfrågor i enlighet med aktbil. 711, med bl.a. följande tillägg.

– Kontrollprogrammen kommer att behöva kunna revideras. Många delar av programmen kan inte slutföras innan Trafikverket får slutvillkoren. Det finns 650 stycken observationsrör som används vid mätning av grundvattnet. De har valt rören utefter hur snabbt de svarar på en störning. Åtgärdsnivåerna har därefter kopplats till dessa rör. Portryck i lera kommer att mätas varannan månad både före och under anläggningstiden.

- Sättningsmätningar utgörs av satellitmätningar och manuella mätningar. Man kommer att mäta två gånger per år. Blir det en förändring kommer mätningarna att förtätas. Vad gäller inläckage av grundvatten i tunnlarna används ett prognosverktyg för att kunna följa att man ligger inom den prognos som finns. Detta görs genom att inledningsvis mäta inläckande vatten varannan vecka för att sedan eventuellt gå över till en mätning per månad. Det är viktigt att mäta efter ett arbetsuppehåll varför man gör inläckagemätningar efter helgen så att processvattnet har hunnit pumpas ut. Även processvattnet från tunnlar och schakt mäts.
- Vad gäller vattenkvalité kommer en screening att göras när det finns indikationer på att vattnet är förorenat. Vattenkvalitén i recipienten följs också upp samt kvalitén i vattendragen uppströms och nedströms. För fysiska arbeten i vattendrag görs kontroller veckovis. Ytvattennivåerna loggas kontinuerligt för att tillse att det inte blir någon förändring. Indirekt påverkan kommer att undersökas vartannat år. Påverkan på fiskens artsammansättning kontrolleras genom elfiske eller nätprovsfiske. -
- Vad gäller kontrollprogram buller m.m. så ska bullerberäkningar inges av entreprenörerna och tekniska beskrivningar som visar att de kan hålla nivåerna. Vibrationsriktvärden är framtagna för att kunna hitta den byggnad som för varje angiven plats ska styra sprängningsupplägget. Det kommer att finnas en vibrationsmätare som flyttas med sprängningsfronten. För- och efterbesiktningar styrs av Svensk Standard. Man kommer även att göra en känslighetsbedömning vad gäller vibrationer i och med att Svensk Standard inte tar hand om de interiöra värdena.
- Mätningar av kväveoxider och partiklar ska fungera väl med stadens pågående miljöbevakning. Nya mätplatser kommer att upprättas vid varje större arbetsplats, som exempelvis Korsvägen och Femmanhuset Nordstan. Det kommer även att göras en hel del mätningar inom arbetsområdena.
- Tillsynen kommer att vara uppdelad mellan dels länsstyrelsen och dels miljöförvaltningen.

Trafikverket genom **Ulf Edling** framför villkorsförslag i kontrolldelen i enlighet med aktbil. 711.

Länsstyrelsen framför att den önskar en annorlunda formulering av villkor 21, som är mer allmänt skriven. Kontrollprogrammets utformning ska hanteras i tillsynsskedet.

Miljö- och klimatnämnden vidhåller reviderat yrkande samt återkallar två yrkanden i enlighet med aktbil. 678.

Castellum Väst AB m.fl. genom **Rudolf Laurin** framför bl.a. följande synpunkter. Han ifrågasätter om det verkligen går att göra på det sätt med tillsynen som angetts av Trafikverket. Det finns ett avgörande från den 25 februari 2010 i MÖD med mål nr M 398-09 rörande länsstyrelsens tillsyn som visar att Trafikverkets sätt är fel. Alla delar ska samlas hos länsstyrelsen. Frågan har mycket stor betydelse för kontrollen av projektet och hänger även ihop med frågan om oförutsedd skada.

Länsstyrelsen svarar att vad gäller tillsynen har de tolkat lagtexten och kommer att få göra en bedömning av detta.

Föreningen Trädplan m.fl. genom **Madeleine Lillihöök** ger in sammanställning av yrkanden, aktbil. 713.

Trafikverket ger in presentationsmaterial, aktbil. 714.

Trafikverket genom **Oscar Heimery** redogör för föreliggande tidsplan samt utvecklar skälen för yrkandena om arbetstid, tid för anmälan av oförutsedd skada samt förenlighet med de allmänna hänsynsreglerna i enlighet med aktbil. 714, med bl.a. följande tillägg. Avseende yrkandet om verkställighetsförordnande hänvisas till Trafikverkets yttrande den 15 maj 2017. Sträckan Olskroken har vunnit laga kraft och likaså järnvägsplanerna. Det finns ingen anledning att ifrågasätta tillåtligheten utifrån Natura 2000-bestämmelserna. En försening av projektet kommer att leda till stora samhällskostnader.

Föreningen Trädplan m.fl. ger in presentationsmaterial, aktbil. 715.

Föreningen Trädplan m.fl. genom **Peter Danielsson** framför synpunkter avseende samhällsekonomisk tillåtlighet i enlighet med aktbil. 715.

Trafikverket svarar att de avser bemöta Föreningen Trädplan m.fl. synpunkter påderingsvis.

Lunchpaus mellan kl. 12.00 och 13.00

Trafikverket ger in presentationsmaterial, aktbil. 716.

Trafikverket genom **Thomas Wallroth** redogör för de kompletteringar som efterfrågats av sakägare och remissmyndigheter avseende bl.a. grundvatten i enlighet med aktbil. 716, med bl.a. följande tillägg.

– Vad gäller övre och undre grundvattenmagasin är det övre magasin som påverkas vid schakt. Undre magasin påverkas vid för djup schakt och när man bygger tunnlarna. För övre magasin kan tilläggas att om leran skulle vara för tunn i randzonerna kan de övre, större magasinerna påverkas underifrån. Även om det finns lokala skillnader kommer grundvattnet variera efter hur topografin ser ut. Den förståelse för grundvattnet lokalt gör att de även kan säga hur grundvattennivån ser ut på platser där det inte är supertätt mellan observationsrören.

– Nordstan är ett exempel på område där schakten sker i övre magasin. Det finns utvalda observationspunkter. Tätsponden är inte helt tät vilket gör att man måste fylla på med vatten. Nordstan har en befintlig vattenverksamhet som ger lägre grundvattennivåer än befintliga nivåer utanför Nordstans område. Trafikverket bör inte ensam få ansvara för hela denna vattenverksamhet. Det får bli ett gemensamt kontrollprogram mellan Nordstans fastighetsägare och Trafikverket. Var schaktsponden exakt kommer vara belägen i förhållande till Nordstan går inte att svara på i dagsläget, men det kommer bli nära. Vad gäller lastgatan kommer det här finnas risk på påverkan. Här finns speciella åtgärder att tillgå som framgår av förslagshandlingar. Trafikverket har t.ex.

föreslagit att man ska bygga ytterligare en påfyllnadstank så man kan fylla på med extra vatten.

– Stationsutrymmena kommer byggas på ett helt annat sätt än tunneln och kommer inte kunna nå samma tätning. Föreningen Trädplan har i denna fråga hänvisat till järnvägsplanerna m.m. och gjort jämförelser, men detta är inte relevant. Det som presenteras i järnvägsplanerna i form av täthetskrav m.m. var aldrig tänkt att användas för villkor. Järnvägsplanens siffror var till för att identifiera risker.

– Vad avser kvartersbeskrivningarna och åtgärdsnivåer m.m. har Trafikverket haft ett enormt arbete med detta och får erkänna att man inte nått hela vägen fram. Syftet har dock inte varit att färdigställa helt färdiga dokument utan tanken var att de skall vara levande. De s.k. levande kvartersbeskrivningarna kan fastighetsägarna följa upp i ändringsloggen. Det finns även mindre sakfel i några av kvartersbeskrivningarna, vilket också har påpekats. Att det står arbetsmaterial på vissa är en intern, administrativ fråga.

– Hänsyn har tagits till hemliga ledningar i mark och Trafikverket har haft löpande möten med Gryaab. Frågan kommer att hanteras inom ett internt kontrollprogram. Vad gäller gasledningarna föreligger sekretess för dessa. Både vanliga ledningar och gasledningar faller inom åtgärdsnivåer för byggnader.

Trafikverket genom **Magnus Fröberg** besvarar frågor från sakägare och remissmyndigheter genom att anföra bl.a. följande.

– Vad avser frågan om fastigheterna vid Stampen kommer att besiktigas är svaret nej i och med att de ligger mer än 150 m från anläggningen.

– Olskroken omfattas av tillåtlighetsbeslutet. Skälet till att sträckan inte faller inom namnet Västlänken utan har ett eget namn beror på att Olskroken fick en separat statlig finansiering.

– Avståndet mellan husliv och schaktkant på Sprängkullsgatan är 12 m.

– Trafikverket är väl medvetna om problematiken kring massundanträngning. Tunnel-schakt innebär åtgärder i form av kravställande och kontroller. Man vidtar hela tiden åtgärder för att minimera påverkan. Om stödkonstruktionerna skulle röra på sig kan

konstateras att sponterna är gigantiska och själva rörelsen blir då väldigt liten. Detta är en stor faktor för entreprenörerna.

– Markvibrationer samt risken för skador och sättningar på pålar har beaktats, ja. Det ställs krav och förbesiktigas. Nivåerna kommer sättas i relation till hur känsliga byggnaderna är. Det kan krävas sågning. Arbetsgången är kontroll, uppföljning och åtgärd. Vidare jobbar inte Trafikverket med att byggnader ska grundförstärkas i förväg. Det kommer inte behövas.

– Tunneltaket på Haga station sänks ingenting. Bergnivåerna kommer vara desamma som tidigare. Samma sak gäller för Station Korsvägen.

– Vad avser frågan om en kortare provotid för åtgärdsnivåer m.m. hänvisas till vad som tidigare angetts angående det faktum att nivåerna kommer att behöva anpassas efter hand.

– Skissen som visades i samband med att det redogjordes för infiltration är en förvrängd höjd- och längdskala. Sluttningarna är inte så branta som visas på skissen. Friktionsmaterial finns även där. Infiltration har testats i sammanlagt 27 brunnar, aningen genom provpumpning eller genom infiltration.

Trafikverket genom **Magnus Fröberg** bestrider samtliga yrkanden från sakägare avseende komfortvibrationer.

Trafikverket genom **Magnus Fröberg** slutför dess talan genom att anföra bl.a. följande. Trafiken med anledning av Västlänken ökar med 1 %. Västlänken kommer heller inte medföra någon annan större påverkan. Natura 2000 påverkas inte. Vattnet i kanalerna kommer inte att försämrats. Mängden massor som ska köras ut ligger i nivå med andra projekt. Byggnaderna kommer inte att skadas. Parker och naturmiljö kommer skyddas. Det finns människor som kommer störas av buller. Trafikverket känner sympati med dem som drabbas, men det går inte att driva tunnelarna på annat sätt. Trafikverket kommer dock se till att det bara sker på dagtid. Det har framställts påståenden om Västlänken som inte är riktiga. Även i media. De som inte har en förutfattad mening förstår att det inte kommer bli en sådan negativ påverkan som framställts. Man kan fråga sig varför Trafikverket inte bemött detta. Det är inte Trafikverkets sak att

debattera och argumentera. Tyvärr har det blivit en nidsbild av Västlänken. Förhoppningsvis har alla vid det här laget kunnat bilda sig en riktig bild av Västlänken. Trafikverket är Sveriges expertmyndighet ang. infrastruktur men det är alltid misslyckanden som lyfts fram. Trafikverket har en extremt god uppfattning om vilka risker och svagheter som finns med projektet. Trafikverket har inga som helst incitament att försöka lura regeringen eller någon annan. Det finns en stor politisk majoritet för att bygga Västlänken.

Sex tillåtlighetsvillkor har fastslagits som det ska fokuseras på. De täthetskrav som har ställts ligger i paritet med vad som förelåg i järnvägsplanen. Vad gäller samhällsplanering inom miljöbalkens ram kan detta inte överlämnas till en domstol då det handlar om politik. Regeringen har beslutat att Västlänken ska byggas. Det är villkoren för projektet som ska fastställas i prövningen. Tillstånd för vattenverksamheten ska meddelas.

Vad avser villkorsfrågor är det MÖD:s praxis som styr vad som ska regleras. Villkor ska vara nödvändiga och lämpliga. En miljökonsekvensbeskrivning har presenterats och man har gått längre än i något annat fall. Verkar som att vissa tror att de ska vara fler villkor bara för att utredningen är stor. Många fastighetsägare vill sätta en provotid vilket gör att de genom bestämmelsen i 16:10 MB hamnar i gynnsamt läge. Trafikverket ska då följaktligen motbevisa allt som händer i Göteborg stad. Det är fel.

Det är principerna som ska fastställas. Det ligger i Trafikverkets intresse att detta görs på ett korrekt sätt. Det är inte lämpligt att domstolen ska behöva hantera fastställandet av nivåer. Man kan fråga om det är effektivt att låta domstolen ta ställning till samtliga fall. En generell aspekt är att allt inte måste fastställas i villkor. Länsstyrelsen har visat att de har en hög kompetens, vilket gör att många frågor alltså bör falla inom tillsynen.

Vad avser ersättningslokaler är det inte Trafikverkets ansvar att för fastighetsbolagens hyresgäster hitta nya lokaler vid ett överskridande av nivåerna. Däremot kan det sedan bli skadeståndskrav men det är en annan sak. Det finns inget fall där det har föreskrivits villkor för ersättningslokaler till näringsidkare.

Yrkandet om verkställighetsförordnande ska medges i och med att tillåtligheten är fastställd och detaljplanen kommer vinna laga kraft efter jul.

Länsstyrelsen slutför dess talan genom att anföra bl.a. följande. Länsstyrelsen tillstyrker ansökan om tillstånd under förutsättning att de villkor som förts fram beaktas. Tar tillfället i akt att lyfta blicken. Byggtiden är 8-10 år. Centralt är att Trafikverket meddelas de villkor som är miljömässigt motiverade och påkallade för människors hälsa och miljö. Trafikverket har i den här processen ofta meddelat att man tänker agera på ett visst sätt och att villkor inte är nödvändigt. En sådan hantering är inte acceptabel.

Villkorsförslagen rör frågor som är av stor vikt. Att Trafikverket uppgett att de tänker agera på ett visst sätt innebär inte att villkor är obehövligt. I de flesta avseenden är länsstyrelsen nöjd men i villkor 1 och 3 ser de brister. Detta kan dock läkas genom att Trafikverket i den här prövningen meddelas villkor som uppfyller tillåtligheten i enlighet med länsstyrelsens förslag.

Länsstyrelsen ser att det har funnits tendenser att förminska frågor genom att låta dem försvinna i materialet. Frågor som i ett mindre mål skulle fått mycket större fokus är bl.a. avstängningen av kanalen och omledningen av Mölndalsån.

Utöver villkorsförslag bedömer länsstyrelsen att det är motiverat att Trafikverket utreder möjligheter till kompensation. Den omständigheten att staten är sökande får aldrig innebära att lägre krav ställs. Budgeten måste täcka genomförandet. Faktum är att det handlar om en konflikt mellan två riksintressen. Företrädet för kommunikation i det här fallet innebär inte att Trafikverket undantas ansvaret att skydda kultur- och naturmiljö. Miljöer som går förlorade under en stor del av ett barns uppväxt ska rimligtvis kompenseras.

Mot bakgrund av regeringens beslut och de lagakraftvunna planerna tillstyrks ansökan. Det som återstår är på vilket sätt och med vilka villkor Västlänken ska genomföras.

Miljö- och klimatnämnden slutför dess talan genom att anföra bl.a. följande.

Nämnden har tillstyrkt att tillstånd ska lämnas och har förslag på villkor som ska fastställas. Nämnden hänvisar till dess skriftliga motivering. Nämnden vill förtydliga förslaget om utredningsvillkor för tvätt- och spolvatten. Det kommer uppstå dagvatten samt spol- och tvättvatten och det är detta vatten som avses. Det finns inte tillräckliga uppgifter om hur detta vatten ska hanteras. Det finns erfarenhet från tidigare projekt såsom Göta-tunneln där Trafikverket har medgett att det saknas förutsättningar att i efterhand rena vattnet. Man har då tvingats till lösningar som innebär transport med lastbil m.m. Nämnden har förståelse för att det inte just nu finns detaljerad kunskap men det bör finnas på ett övergripande plan. Utredningsvillkoret är relevant och bör ingå i tillståndet. Annars är risken att det senare i tillsynen konstateras att det inte finns tillräckligt utrymme för skyddsåtgärder. Föroreningarna ska undersökas samt vilka tekniska ekonomiska möjligheter som finns att rena. Hur det sen blir är en tillsynsfråga. En synpunkt är att domstolen inte bör peka ut tillsynsmyndigheter. Detta finns redan reglerat i lag. Domstolen bör fortsätta använda begreppet tillsynsmyndighet. Inga frågor kommer falla mellan stolarna.

Wallenstam AB genom **Johan Cederblad** slutför sin talan genom att anföra bl.a. följande. Wallenstam är positiva till Västlänken då det säkert kommer bli bra för kommunikationerna. Vad som är osäkert är vägen dit. Mycket av diskussionerna har präglats av att Trafikverkets handlingar är halvfärdiga och odetaljerade. Man får en känsla av att Trafikverket tycker det är urskuldande att bara för att projektet är stort behöver man inte gå in i detalj. Detta är ingen ursäkt. Som enskild fastighetsägare spelar det ingen roll att det finns massa andra människor som också har problem. Tillståndet ska innehålla de villkor som behövs för att skydda miljö och hälsa. Det är inte rimligt att utelämna eller vänta med viktig info som kan påverka fastighetsägare. I ansökan har det varit mkt tydligt att åtgärdsvillkoren skulle presenteras i tid, så har inte skett. Det är viktigt att fastighetsägarna får tillfälle att komma med synpunkter på styrdokumentet. Det är inte rimligt att felaktigheterna i ansökan ska inverka negativt på fastighetsägarna och deras rätt. I första hand ska det vara villkor som är rimliga med stöd av miljöbalken. Det är rimligt att specifikt reglera grundvattenrör, provotidsbestämmelser, försiktighetsmått m.m. Vidare ska verksamheter med tyst arbete beaktas. Annars kan det

bli en enorm kostnad för enskilda fastighetsägare. Verkställighetstillstånd ska inte meddelas. I övrigt vidhålls framställda yrkanden.

Vasakronan AB genom **Carolina Gustavsson** slutför sin talan genom att anföra bl.a. följande. Vasakronan är positiva till Västlänken men ser risker för skador, varför det finns yrkanden om villkor. Huset på fastigheten Nordstan 8:27 har en komplex grundläggning. Byggnaden anlades under 1970-talet och då behövdes inte tillstånd. Den äldre vattenlagen var inte inriktad på grundvatten i stadsmiljö. Tillståndsplikt var då inte tillämpligt. Det finns slagen träspont och bottenplatta. Andra byggnader har inte drabbats till följd av denna anläggning. Trafikverket måste ta hänsyn till anläggningen så att skador inte uppkommer. Man måste identifiera risker och effekter under givna förutsättningar.

Vad avser åtgärdsnivåerna är det viktigt att de upprätthålls då de bygger på upptryck. Här har Vasakronan specifika yrkanden. Normalt har man som fastighetsägare svårt att bedöma vad som är rätt nivå. Det kan vara olämpligt att sätta nivåer för varje enskild fastighet i Göteborg men för specifika byggnader såsom Nordstan 8:27, med hänsyn till dess kompensationsgrundläggning, är det lämpligt. Bördan för att sätta övriga nivåer ska inte ligga på Vasakronan. Strängare åtgärdsnivåer än nivå 2 måste sättas. Vad gäller åtgärdsnivå 2 kan konstateras att Vasakronans flesta hus i innerstan är trägrundlagda. Man har haft problem med sättningar pga. grundvattensänkningar. Uppgifterna måste beaktas. Erfarenheterna från Göta tunneln måste beaktas. Man ska infiltrera till nivå 1, men detta är inte en tillräckligt skadeförbyggande nivå. En tioårsnivå är mer lämplig än en femtioårsnivå. Många hus riskerar att skadas ytterligare om man infiltrerar för sent.

Det finns många osäkerheter och risker för skada. Genom en provotid kan dessa frågor hanteras. Länken är omfattande och går till ganska stor del i lera, vilket gör att det tar längre tid att se eventuell påverkan.

Vasakronan har ett yrkande om ersättningslokaler. Man har få tomma lokaler och flera känsliga verksamheter för buller och stomljud. Det finns ett behov av att ersättningslo-

kaler erbjuds. Det är fel att erbjuda ersättningsbostäder men inte lokaler i detta sammanhang. Hyresgästen kommer framställa krav mot Vasakronan, som kommer få processa sig till en ersättning. Domstolen kan förordna om ersättningslokaler.

Vad avser tid för oförutsedd skada ska denna vara 20 år i och med att 10 år är för kort. Det råder andra förhållanden i Göteborg som ger sämre förutsättningar. Det är exempelvis mer lera än berg. Lera är sättningskänsligt och då ska det vara 20 år. I Göta tunneln var det 20 år. Trafikverkets målsättning om att det inte ska bli några skador är bra och ett åtagande om 20 år torde då inte vara en belastning.

KB Stena A. Olsson m.fl. genom **Liselotte Kristoffersson** slutför sin talan genom att anföra bl.a. följande. Fastighetsägarna är måna om att deras byggnader inte ska skadas. Det är svårt att få ersättning i efterhand och de försöker därför påverka på förhand. Inläckage ska begränsas till givna siffror. Bästa möjliga teknik ska tillämpas.

Grundvattenrören är placerade för långt borta från fastigheterna och det är inte tillräckligt med endast tre delsträckor. Allt detta kommer inverka menligt på fastighetsägarna. Mot den bakgrunden ska yrkandena som framgår av aktbil. 616 med bilagor bifallas. Fastighetsägarna motsätter sig ett verkställighetsförordnande. Västlänken är det största riskprojektet någonsin för Göteborg och utredningarna är bristfälliga.

Göteborgs Stad genom **Ylva Löv** och **Karin Holmström** slutför sin talan genom att anföra bl.a. följande. De ska inkomma med ett skriftligt yttrande. Göteborgs Stad har medverkat till ansökan och är positiva till densamma. Man kan nämna att staden i flera beslut ställt sig bakom Västlänken. Kommunfullmäktige har också antagit detaljplanerna som möjliggör tunnelbygget. Arbetet med träd m.m. kommer fortsätta. För Västlänken krävs att tre detaljplaner vinner laga kraft. Planen vid Carlandersplatsen har vunnit laga kraft. Vad gäller ändringar av befintliga planer är ändringarna antagna av kommunfullmäktige och förhoppningen är att det kommer ett beslut under hösten. Vad gäller Olskroken är planen ute på granskning och materialet ska sammanställas. Det beräknas att planen antas runt årsskiftet.

Andra detaljplaner som inte är ett krav för Västlänken är följande. Detaljplan för stationsutrymme m.m. ligger och väntar på antagande. Detaljplan för tillbyggnad av Nordstan m.m. är under bearbetning och ska ut på samråd. Detaljplan för Haga rör stadsutveckling inkluderande parkområdet och hållplatsvägarna. Det finns två detaljplaner för Korsvägen. En plan rör trafikplatsen och hur torgytan ska komma till. Denna är nästan helt klar. Den andra planen rör den västra uppgången och den ligger för antagande.

Annedal Sparbanksfastigheterna genom **Bertil Lundberg** och **William Kjellberg** slutför sin talan genom att anföra bl.a. följande. Byggnaderna på aktuella fastigheter är anlagda på rustbädd, vilket gör dem känsliga för grundvattensänkningar, vibrationer och syror. Byggnaderna är uppförda i rött tegel med kalkbruk. Bruket kargoriseras med tiden. Det tål statiska belastningar men flyter ut vid vibrationer, varför de har ett yrkande om att man vid anläggandet använder metoder som inte orsakar vibrationer. På en del fastigheter har fogarna renoverats men de flesta har de gamla dåliga kalkfogarna. På fastigheterna Annedal 5:2 och 5:2 finns två brunnar. Inom fastigheten Annedal 5:12 finns också en brunn och fastighetsägaren vill försäkra sig om att det inte blir grundvattenpåverkan. Dessa brunnar kan användas som referensbrunnar. De har ett yrkande om att Trafikverket förpliktas anlägga 3-5 ytterligare mätpunkter inom varje kvarter i Annedal. På så sätt kan övre och under magasin kontrolleras.

Annedal Sparbanksfastigheterna ansluter sig till tidigare yrkanden från sakägare avseende en tid för anmälan av oförutsedd skada om 20 år med anledning av byggnadernas känsliga kalkfogar. I övrigt hänvisas till yttrandet från september 2017.

Nordstans samfällighetsförening m.fl. och **FO Peterson & Söner Byggnadsaktiebolag** genom **Karin Babic** och **Robert Deli** slutför sin talan genom att anföra bl.a. följande. De är positiva till länken. Målbilden är att det inte kommer uppstå några skador på byggnader. De har stor förståelse för att arbetet med länken är komplext och tillståndsansökan är komplex. Det noteras dock att det är alltför många viktiga frågor som kvarstår. De ser positivt på en dialog med Trafikverket men detta måste leda till

resultat. Att föra en dialog står inte i motsatsförhållande till att tillvarata sina egna intressen.

Nordstan har aldrig begärt att Trafikverket ska ta över driften av infiltrationsanläggningen men Trafikverket ska hålla vad de lovat avseende att inte skada byggnaderna. Grundvattnet får inte påverkas. Trafikverket har inte förklarat hur de ska säkerställa hur specifika riskobjekt skyddas. Här är viktigt att föreskriva villkor samt att förordna en provotid.

De har redovisat sin inställning både skriftligen och muntligen. Avseende sättningsyrkandet säger Trafikverket att den enda skyddsåtgärden är skyddsinfiltration och i sista fall grundförstärkning. Hur detta ska gå till i Nordstan har inte förklarats. Risken är påtaglig för onormala grundvattenfluktuationer. Nordstan är bekräftat inte möjlig att grundförstärkas, den möjligheten finns inte. De hänvisar till en tillståndsdom från mark- och miljödomstolen i Växjö med mål nr M 81-02. Vad gäller åtgärdsnivåer har de ett yrkande om fastställandet i villkor av fasta sådana för Nordstan specifikt. Detta är inte som Trafikverket säger olämpligt i det enskilda fallet. Det har ingivits specifika åtgärdsnivåförslag för en av huvudmännen, men detta kan ges in för samtliga. Det är nödvändigt att detta fastställs genom villkor. Skälet till deras yrkande om provotid är att miljöbalken lägger en redovisningsbörda på den som söker tillstånd. Om det inte beslutas om provotid frångås huvudregeln och det blir sakägarna som får göra Trafikverkets arbete, vilket inte är syftet med miljöbalken.

Fastighetsaktiebolaget Korsvägen genom **Anna Hofling Johansson** slutför dess talan genom att anföra bl.a. följande. Deras huvudsakliga yrkande är att Trafikverket ska ombesörja grundförstärkning av fastigheten. Fastigheten är mycket känslig för förändringar i grundvattennivån. Trafikverket har sagt att grundförstärkning inte kommer på fråga. De har ett antal punkter som de vill bemöta, speciellt vad gäller kontrollrören, åtgärdsrören samt generellt Trafikverkets inställning att det inte är möjligt att vidta yrkade åtgärder.

Angående det övre grundvattnet har man ett antal specifikt utvalda rör där man vidtar åtgärder om en sänkning kan konstateras. Detta kommer inte fungera i och med att man behöver en skog med rör för att veta om det händer ngt. Tellstedt har jobbat i decennier med denna problematik och vet att man inte kan se förändringar på enstaka grundvattenrör. Det är svårt att kontrollera i och med att man inte vet vad som händer under marken. Det kan rinna ut grundvatten utan att det indikerar på specifika rör. Om man ser att det skett sänkning i övre magasin ska det infiltreras vatten men frågan blir då hur man ska veta att vattnet går in under alla husgrunder på fastigheten. Portryckssänkningar är svåra att åtgärda. Erfarenheten är att om man ska förstå grundläggning i Göteborg måste man ha jobbat med gamla hus i Göteborg. Det finns ingen möjlighet att klara korsvägen utan skador och grundvattenförändringar. Fastighetsägaren måste därför få sitt hus grundförstärkt för att undvika skador och för att inte behöva ta en juridisk process senare. Yrkandena som framförts ska bifallas.

Liseberg AB och **Universeum** genom **Johanna Lindqvist** slutför sin talan genom att anföra bl.a. följande. I grunden är de positiva till Västlänken och positiva till dialogen. Men det finns villkor som måste framställas för att skydda de besöksintensiva verksamheterna. Det vistas ett stort antal människor i anslutning till entréerna men även till schakt. De vidhåller yrkandena som framställts muntligen och i skrift. De har under dagen inkommit med ett tilläggsyrkande till tidigare villkorsyrkanden men mot bakgrund av dialogen med Trafikverket kan de komma att återkallas. Vad avser yrkade bullervillkor gäller dessa intill fasaden på viktiga byggnader. Enligt tidsplanen kommer rivning av byggnaden påbörjas år 2019. Under sommaren 2019 kommer pålnings- och spontningsarbeten pågå. Arbetena är bullrande och det är här Liseberg har störst farhågor. De har heller inte sett i utredningarna vilka bullernivåer som kommer att uppstå. Liseberg har tidigare under förhandlingen framställt önskemål om redovisning av detta.

Även Universeum är oroad över bullret då de har långa köer utanför byggnaden, speciellt under högsäsong. Byggnaden är också självventilerande, vilket gör att det måste finnas ett bullervärde utomhus samt ett damningsvillkor. Trafikverket och Universeum

har tillsammans utrett vibrationsnivåer och de vill ha detta fastställt som ett straffrättsligt sanktionerat villkor. De är nöjda med nivåerna som har tagits fram.

För det fall det inte går att fastställa bullervillkor i enlighet med yrkandet, ansluter de sig i andra hand till länsstyrelsens och miljö- och klimatinämndens yrkande om ytterligare utredning. Detsamma gäller för damning.

Alecta Pensionsförsäkring m.fl. genom **Erik Svensson** och **Anders Hulegårdh** slutför sin talan genom att anföra bl.a. följande. De har en positiv inställning till Västlänken. Samtliga i skrift och muntliga framställda yrkanden vidhålls. Det finns två yrkanden som inte tagits upp under förhandlingen. För det första är det yrkandet i avsnitt 1.2 aktbil. 613 avseende att Trafikverket i villkor ska förpliktas tillse att varutransporter inte kommer att begränsas. Matbutiken Willys är helt beroende av att tillgängligheten ska bibehållas. Det andra är det villkor som Scandia yrkat för fastigheterna Annedal 7:9, 7:10 och 19:18. Området har på grund av tidigare byggnationer varit särskilt utsatt och det är extra viktigt att det skyddas framöver. Yrkandet framställs i avsnitt 1.1 aktbil. 615.

Castellum Väst AB m.fl. genom **Rudolf Laurin** ger in en skrift, aktbil. 719.

Castellum Väst AB m.fl. genom **Rudolf Laurin** slutför sin talan genom att anföra bl.a. följande. Utöver de yrkanden som tidigare framställts yrkar de i första hand att det ska fastställas i villkor att alla skador ska hanteras som oförutsedd skada. I andra hand ansluter de sig till Vasakronan AB:s m.fl. yrkande om att tiden för anmälan av oförutsedd skada ska fastställas till 20 år. De yrkar även att Trafikverket ska förpliktas komplettera ansökan med mer underlag innan dess ansökan kan godkännas. För det fall ansökan kan godkännas yrkar de att ett kompletterande villkor fastställs avseende åtgärdsplanerna. Det måste finnas ett relevant antal provtagningspunkter inom varje kvarter och porttrycksmätare med tätare frekvens under anläggningsfasen. De yrkar också att de fastigheter som önskar få sättningsdubbar ska få det. Slutligen ansluter de sig till yrkandet att Åtgärdsnivå 2 ska baseras på 10 årsvärden och inte 50 årsvärden.

En del fastighetsägare innehar fastigheter med byggnader som med anledning av grundläggningen är mycket grundvattenkänsliga. Nordstan har exempelvis kompensationsgrundläggning som är mycket känslig för förändringar och i Gårda går en randzon där det finns en förbindelse mellan undre och övre magasin.

Av regeringens beslut följer att Trafikverket ska ha tillstånd. Man har dock valt det alternativ som medför störst risk för skada. Alternativen i tillåtlighetsprövningen har det redogjorts mycket kort för. Nollalternativet och förstärkningsalternativet, dvs. alternativ Korsvägen, behandlas mycket kort. Som fastighetsägare får man leva med detta, trots att det valda alternativet medför störst risker. Man har lämnat in en ansökan om 8 km järnväg. Alla delar har helt olika förutsättningar, men man har slagit ihop allt till ett. Vidare saknas bl.a. den sedvanliga tekniska beskrivningen. Trafikverket väljer att yrka villkor som ska fastställa principer som sedan ska fastställas inom tillsynen. Mycket material är levande. Trafikverket får bära konsekvenserna för att man utformat ansökan på det här sättet. Den processuella ramen är komplicerad. Om domstolen kommer fram till att vissa frågor inte är helt utredda kan de ändå inte avslå ansökan i och med att regeringen har tillåtit projektet. Antingen får man avvisa ansökan eller ge tillstånd med villkor som man vet kan följas.

De motsätter sig föreskrivandet av principer samt överlåtandet av kontrollen till tillsynen. Enligt Miljööverdomstolens dom i mål nr M 3980-09 är inte detta möjligt. I aktuellt fall finns en påverkan av betydelse som går att förutse, vilket gör att man inte kan fastställa villkor inom ramen för tillsynen utan detta måste ske i tillstånd. Det måste i sådant fall kunna konstateras att frågan är av mindre betydelse för sakägarna. Trafikverket måste ha beskrivit åtgärderna på ett sätt som gör att domstolen kan förvissa sig om att det inte kommer ske påverkan. Så är inte fallet. Det har redan konstaterats under förhandlingen att det kommer uppstå viss skada. Mycket saker är fortfarande väldigt oklara. För att bifalla ansökan måste ytterligare underlag krävas in om hur man ska göra med de enskilda konstruktionerna, framförallt vad gäller stationerna och övergången mellan lera och berg. I och med att det redan är tillåtet så handlar det bara om

att det krävs mer underlag för att bedöma att man tänkt rätt. Om man skulle göra fel är det enormt stora värden som skadas i fastighetsbestånden. Staten är sökande och staten måste i maktutövandet ta hänsyn till skydd för egendomen och äganderätten. EU-principerna ligger över regeringens beslut, vilket gör det rimligt att förelägga Trafikverket att inkomma med kompletterande underlag. Rent formellt är det också möjligt att kräva in mer underlag, vilket framgår av NJA 2005 s. 109.

Anders Fallenius m.fl. genom **Sofia Ytterberg** slutför sin talan genom att anföra bl.a. följande. De vidhåller de yrkanden som framställts muntligen och skriftligen i aktbil. 625-626. Det är ostridigt att anläggandet kommer innebära skador. Trafikverket har i miljökonsekvensbeskrivningen inte gjort en korrekt bedömning av potentiella skador. Inte heller hur dessa ska undvikas. Av ansökan kan läsas att riktvärdena för buller kommer överskridas. Kontrollprogrammet för buller och vibrationer bör kompletteras med bästa möjliga teknik. De instämmer i miljö- och klimatnämndens yttrande från november 2016. Förutsättningarna för att lindra och hindra konsekvenserna måste utredas. Trafikverket ansvar som verksamhetsutövare måste sträcka sig till fastighetskadorna. Annars hamnar fastighetsägarna med hela bevisbördan. Villkor 6 gör det enkelt att bortse från villkor 5. Trafikverket måste motivera ett överskridande av begränsningsvärdena. De gör gällande att villkorsförslag 7 inte är utformat med tillräcklig hänsyn till de människor som kan drabbas av störningar och skada. En bedömning måste kunna göras i det enskilda fallet där villkor 7 bör revideras så att ersättningsbostad erbjuds oavsett hur många dagar störning pågår. Ändringen skulle öka känslan av trygghet för dem som drabbas. De instämmer även i länsstyrelsens yttrande från juli som anger att det är möjligt att kontrollera bullret genom mätningar och beräkningar. Ekvivalent ljudnivå utomhus ska inte förbli oreglerad. Planerad verksamhet bedrivs under en mycket lång tidsperiod. Nattvilan ska förbli ostörd. Behovet av en maxgräns för buller utomhus under nattetid ska fastställas. De olägenheter som bullret medför är hälsofarliga. Det som oroar är att Trafikverket tar alltför lätt på människors behov av att kunna transportera sig. Invånarna kommer utsättas för en alltmer hektisk vardag. Brf Furan 8 och Skansens pärla m.fl. har tidigare varit med om störningar. Byggnaderna står på både berg och lera. De är kritiska mot villkorsförslagen då de inte är tillräckligt

ingripande och för lätta att frångå. De vill bl.a. se villkorade skyddsåtgärder mot damning. Möjligheten att skjuta upp frågan om skyddsåtgärder mot omgivningspåverkan bör bestämmas till 5-8 månader. Trafikverkets ansökan måste bedömas utifrån helhetspåverkan. Anläggandet måste ses i ljuset av och vägas mot en stadsmiljö som främjar samtliga invånare.

Föreningen Trädplan ger in presentationsmaterial, aktbil. 720.

Föreningen Trädplan genom **Peter Danielsson** och **Carina Bulić** slutför sin talan i enlighet med aktbil. 720.

Brf Tre Länkar m.fl. genom **Madeleine Lilliehöök** slutför sin talan genom att anförä bl.a. följande. De vidhåller samtliga i skrift och muntligen framställda yrkanden. De motsätter sig Trafikverkets yrkande om verkställighetsförordnande. Tiden för anmälan av oförutsedd skada ska vara 20 år.

Det pågår en diskussion angående den tudelade miljöprövningen. Frågan är om det är förenligt med EU-rätten att ha en ordning där tillåtligheten låser tillståndsprövningen. Det är viktigt att reda ut huruvida regeringens tillåtlighetsbeslut är bindande för mark- och miljödomstolen. Många sakägare uteslöts från samrådsförfarandet. Lokaliseringsprövningen som gjorts är synnerligen bristfällig. Man hade underlagsrapporter som visade att Haga Korsvägen var sämsta alternativet. Fortfarande finns inte en enligt lagstiftningen godkänd lokaliseringsprövning. För att regeringens tillåtlighetsbeslut ska vara bindande ska det vara exakt och slutligt. Så är ej fallet. Det är inte heller bindande i och med att det skett enorma förändringar jämfört med vad regeringen hade att ta ställning till. Olskrokens planskildhet fanns inte med i regeringens tillåtlighetsprövning. Villkoren i regeringens beslut kommer heller inte att kunna uppfyllas. Tillståndsansökan ska härav avvisas. Hänsyn ska tas till bestämmelsen i 11 kap. 6 § miljöbalken. Samhällsnyttan är obefintlig. Om mark- och miljödomstolen ändå kommer fram till att tillstånd kan ges vill de framhålla alla problem som följer av att driva en tunnel i berg och lera. Det är väldigt viktigt att det ställs krav på Trafikverket, bl.a. vad avser grund-

förstärkningar på samtliga riskobjekt i kulturmiljö. Vidare är det tveksamt om skydds-infiltration som skyddsåtgärd kommer att fungera. Vad avser buller kommer sakägarna i Haga ha en mycket besvärlig situation. Pensionärerna och barnfamiljerna absolut kan absolut inte tänka sig att evakuera. Här är det rimligt att de boende istället ersätts ekonomiskt. Det är ingen slump att Hallandsåsen nämns under förhandlingen. Västlänken är ett politiskt beslut där det dyraste alternativet med sämst lokalisering har valts.

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv ger in presentationsmaterial, aktbil. 721.

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv slutför sin talan i enlighet med aktbil. 721.

Hans Cedermark ger in presentationsmaterial, aktbil. 722.

Staffan Liljenberg genom **Hans Cedermark** slutför sin talan i enlighet med aktbil. 722.

Gårdagruppen ger in skrift, aktbil. 723.

Gårdagruppen slutför sin talan i enlighet med aktbil. 723, med bl.a. följande tillägg. Om man vill ha en riktigt krånglig lösning är det Västlänken man ska välja. Länken går över berg och lera i en konstig sväng. Byggs Västlänken förhindrar detta en utveckling av Göteborg och kollektivtrafiken. Västlänkens brister framstår bäst om man visar på ett alternativ. De har därför valt att ta fram Gårdalänken. Gårdalänken bygger på järnväg norrifrån i berg och under E20, som sedan går ner till Almedal. Mitt på sträckan byggs en ny station. Inom ramen för Västlänkens budget kan de också bygga ett snabbspår på pelarbunden magnetbana runt staden. Genom Gårdalänken kan staden sys ihop och även Hisingen får nytta av detta alternativ. Mellan Ullevimotet och Gårdamotet tänker de sig Göteborgs nya centralstation med ett entrétorg över väg E6. På sikt ska hela järnvägstrafiken flyttas från Drottningtorget. En norrman som exempelvis ska

ner till Köpenhamn kan åka rakt genom Gårdastationen och behöver inte åka ner till Drottningtorget och vända. Hela Gårdastationen byggs i berg och ingen lera. Byggs Gårdalänken slipper vi en uppgrävd stad, handeln och evenemang i drabbas ej, det blir inga skador på kulturbyggnader och parker och byggnader drabbas ej av översvämningensrisker m.m.

Bengt Bolin slutför sin talan genom att anföra bl.a. följande. Han har tittat på alternativa och billigare lösningar ovan mark. Förslaget är att bygga i två våningar eller flera, vilket är en teknik som tillämpats i tidigare, liknande fall. Förslaget kallas för Göteborg C 2.0 som innebär att de sex befintliga spåren vid Göteborg C fortfarande ska användas. Det är även en lösning som bara omfattar Göteborgs centralstation. I och med att tågen kör i olika plan kommer de aldrig att krocka. Ingående tåg går på befintliga spår och hindrar därmed inte varandra. Över nuvarande plattformar bygger man ett pelardäck där man tar upp spårvagnarna. Detta kommer innebära ett förbättrat spårvagnsnät för Göteborgs centrala delar. Hagastationen behövs inte och inte heller Korsvägens station. Vidare får varje spår ett eget system med sex stycken fristående hållplatser. Man kan även ta in regiontåg. Restiderna blir enligt förslaget Göteborg C 2.0 kortare än idag. Det blir även en passagerarvänlig station. De flesta resenärer slipper trappor och hissar. Slipper störningar och det blir endast måttligt buller. Framförallt är det en betydligt billigare lösning med ringa miljöpåverkan.

Ordföranden anger att dom kommer att meddelas på tidpunkt som bestäms senare och att den kommer expedieras till dem som antecknat sig på listorna som legat framme under förhandlingsdagarna.

Huvudförhandlingen avslutas kl. 19.40.

Carolina Bergholtz

Protokollet uppvisat/

PROTOKOLLBILAGA 1

Närvarolista M 638-16

Vecka:

40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen							
Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Chas Göran Lomberg		Miraallén 27, Göteborg				X	
David Palmqvist						X	
Sara Hedenskog						X	
Taimi Ruutmaa		Skärsg. 68, Gbg				X	
Torsh Elsson		Götiske förbundet					
Patrick Hultman						X	
Martin Wannholt		Gbg:s kommunstyre				X	
Biggit Modh		Spekebergsg 8 4128 Gbg				X	
Jan Carlsson						X	

Vecka:

40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

[illegible]

Närvarolista M 638-16

Vecka: 40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Jennie Møller		TRV				X	
Edina Smilatic		Trv				X	
Karolina Snell		TRV	X	X	X	X	
Ulf Jäskchen		Fo Petersson				X	
Antero Manninen		Hufvudstaden				X	
Middelmeedijkhote Advokat						X	
Mikael Hansel Holmgren	Advokat	Landskap Advokatbyrå Vasahuset				X	
Carolina Gustavsson	Advokat	Landskap Advokatbyrå				X	
Daniela Backlund		WSP				X	

Vecka: 40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
EDINA SMILATIC		Trv			X		
Beate P. Gustafsson	HEDERSSÖRDF GÖTISKA FÖRB.	HÖNUNGATAN 9 41766 GÖTEBORGS	X		X	X	X
Middelmeedijkhote Advokat					X		
Mikael Hansel Holmgren	Advokat	Landskap Advokatbyrå			X		
Carolina Gustavsson	Advokat	Landskap Advokatbyrå			X		
Marre Österberg	Samhälls- konsult				X		
Nick Sylwan		SKM A			X		
Jan Hansson		TRV			X		
Karl Funnarsten	Konsult	WSP Sverige AB	X	X	X		

Närvarolista M 638-16

Vecka: 40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Jenny Palmén		WSP				X	
Niklas Lindberg		TRV				X	
Catarina Pettersson		Partiombudsman Västra				X	
TOMMY BJÖRNSTRÖM						X	
Bengt Alsterlund	ark.	Västmanlandsg. 8	X	X		X	

Vecka: 40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
MARLE BERAND	MARKFÖRHANDLARE	TRAFIKVERKET				X	X
Emelie Hedman	Bolagsjurist	Vasakoncern				X	
John Cederfeldt	Advokat	Advokatfirman Vinge				X	X
Tore Sundström	Bitr. teknisk förvaltare	Vasakoncern				X	
Eise-Marie Odén	Teknisk förvaltare	Vasakoncern				X	
Vladimir Rizen	fastighetsin	NORDSTAN				X	
Magnus Zingmark	ekonomi chef	NORDSTAN				X	
Anne Hoffing Johansen	advokat	Advokatfirman Vinge				X	
Claes Alén		Atti Går				X	

Vecka: 40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Maja Reinholdsson	Hydrogeolog	Bergab, Stenung. 15, 66g		X			
Liselott Kristoffersen		Förhållningsenheten		X			
KRISTIN JONSSON	VD	BERGAB		X			
Johan Thoren		Bergab		x			
Petter Westergren	Rikt jurist	SFV	X	X	X	X	
Torsten Skane		Götische Förbundet		X			
Erik Svensson	Advokat	Delphi	X	X	X	X	X
Sören BERG				X	X		
Gillis Johansson			X	X		X	X

Vecka: 40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Annika Svensson		Lst VA län	X		X		
Jane Gustafsson		— 11 —			X		
Karolina Savell		TRV	X	X	X		
William Kjellberg	Advokat	Advokatfirman Grannell 413 Box 10248, 43423 Kungälv	X	X	X	X	
Urban Högstet		TRV	X	X	X		
Torsten Skane		Götische Förbundet			X		
Liselott Kristoffersen			/	X	X	X	
Eummar Rydner		PH Förlag			X		
Lina Hamel	Hydrogeolog	WSP			X		

Närvarolista M 638-16

Vecka:

40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

[illegible]

Vecka:

40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

[illegible]

Vecka: 40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
GUNNAR EDLUND	ENKETSCHEF	MILJÖFÖRVALTNINGEN GÖTEBORGS	X				
Jennica Kjallert	Adv. chef	- 11 -	X				
Torsten Olsson		GÖTEBORG FÖRBUNDET	X		X		
Ove Steiner	CEO	DRENA GÖTESMÅL	X	X	X	X	X
C.B. Perlenberg	Skribent	GT	X				

Vecka: 40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
ANNI RENFORS	ARKITEKT STORA PROJEKT	TRAFIKVERKET	X				
MARIE BERAND	MARKFÖRHAND- LÄRE	TRAFIKVERKET	X			X	X
ÅSE TÄCH	- 11 -	- 11 -	X			X	X
ANDERS HJELGÅRDH	ADVOKAT	DELPHI	X				
Erik Svensson	Advokat	Delphi	X	X	X	X	
Kenneth	Tråk	TRV	X				
Erik Brimre		Göteborg	X				
CAROLINA WADSTEN	1	VASAKRONAN	X				
Bitgit M. dh	Arkitekt	Spekulationsg. 8 41128 Gbg	X				

Närvarolista M 638-16

Vecka: 40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Emma Levin	miljöinspektör	Miljöförr. Gbg	X	ev.			
Rafael Johansson		WSP	X				
Johanna Lindqvist	advokat	Agnes Advokat	X	X	X	X	X
Johanna Levin	Doktorand	Chalmers tekniska högskola	X	X	X	X	1-
Sofia Ytterberg	Jurist	Mark- & Miljörettsbyrå	X	X	X	X	X
Evelina Hjerten		Mark- & Miljörettsbyrå	X	ev.	ev.	X	ev.
Jorunn Göransson		Mark- & Miljörettsbyrå	X	ev.	ev.	X	ev.
Johannes Rosenhall	miljöinspektör	Miljöförvaltningen Gbg	X	ev.			
Johanne Meisak	Doktorand	Gasteknik Chalmers	X	2	2	X	2

Vecka: 40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Leunart von Bahr	civ.ing.	Carl Grimbergsg 24 411 28 Gbg	X				
Hannah Söldert	Doktorand	Göteborgs universitet	X				
Hennle Abblund	Advokat	SFV	X	X	X	X	
Petter Westöge	bitr. jurist	SFV	X	X	X	X	
Rudolf Larsson	Advokat	Wistrand Advokatbyrå	X	X	X	X	
Bengt Libell	arkitekt	Västerlångsg 8	X	X			
Katarina Lindqvist	11-	---	X	X			
Bengt Guller	jur.	Rudbergsg 20B	X	X			
Tor Ove Nilsson	Civ. ing	GKMA	X	X			

Närvarolista M 638-16

Vecka: 40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Jenny Karlsson		TRV	X		X	X	
Tammy Björnsjö			X				
Lina Edoff		TRV	X				
Marne Österberg		0340676333 @telia.com	X	X	X	X	
Karin Malmgren		TRV	X			X	

Vecka: 40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Carolina Gustavsson	Advokat	Landahl Advokatbyrå	X				
Mikaela Hansel Holmström	Advokat	Landahl Advokatbyrå	X				
Karl Finnerstad	Konsult	WSP Sverige AB Göteborg	X				
Annie Hallman	Fastighetschef	Vasakronan AB	X				
Johan Cederblad	Advokat	Advokatfirman Vinge	X				
Sven Simonson	Ordförande	Sörensen & Kullén Advokatbyrå (SÖRENSEN)	X				
Pär Aronsson		TRV	X				
Malin Lennelund	Advokat	Advokatfirman Lennelund	X				
KAROLINA SANDÉN		TRV	X				

Närvarolista M 638-16

Vecka: 40

Vänligen texta tydligt			Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen				
Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Ingeger Hognasson		GKMA	x				
Andreas Mörner Ahman	ambulatorie	Länsstyrelsen i Västra Götalands län					
Jessica Nilsson	länsjurist	— 11 —	x	x	x	x	x
Robert Einste	länsstyrelse	— 11 —	x				
Sigrid Häggblom	Vattenverks- myndigheten	Länsstyrelsen	x	x	x	x	x
Anna Videman	Vattenverks- handläggare	Länsstyrelsen	x	x	x	x	x
Per-Åke Gustafsson	Hedersordföret Göteborgs förbund	Göteborgs förbund	x		x	?	x
Bertil Lundberg	skickshövding		x	x			
Kalle Bandh	Arbetsinspektör	WSP	x	x	x	x	x

Vecka: 40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt			Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen				
Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Emil Friberg	Hydrogeolog	WSP	x	x	x	x	x
Nina Allard	Byråjurist	Wallenstam AB	x	x	x	x	
Peter Wirdehäs	Naturvårdsmyndigheten	Länsstyrelsen	x	x	x	x	x
Henrik Lindqvist	Geolog	Förhållningssaker	x	x	x	x	x
Erik Andersson	ingenjör		x				
Alf Olsson	— 11 —		x				
Peter Muth	Civ Ing	GKMA	x	x			
Carina Bulic		Skona Götterberg	x	x	x	x	x
Anna-Lena		Trädplan					

Närvarolista M 638-16

Vecka:

40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Robert Selten	Planeringsledare	Göteborgs st	X				
Cecilia Press	Miljöingenjör	Gryaab	X				
Lizal Weltsjö	Miljöingenjör	Gryaab	X				
Stefan Persson	CIVIL	TRV / KF	X	X	X		
Tore Sandström	Bt. teknisk förvaltare	Vasakronan	X		X		
Malin Svensson			X				
[Redacted]			X				
Robert Peli	Advokat	Vinge	X	X	X	X	
Karin Wallman Borje	Advokat	Vinge	X	X	X	X	

Närvarolista M 638-16

Vecka:

40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Olof Petersson	Telesnikchef	Vasakronan AB	X				
Liselott Kishner	jur kand	Förslagsbyggnads skott	X	X	X	X	
Barbara Lindel	Trädplan GBG	biträde/utredare	X	X	X	X	X
Hans Cedermarck	sekr	GRMA	X	X			
Staffan Lillienberg	trafikkonsult	Knektar 8 43301 Smede	X				
Eva Cedermarck	lär	GRMA					
BO JANSTRAND	-	PRIVAT	X	X	X	X	X
Michael Wollmer		TRV	X			X	
Rennell Wollmer		TRV	X	X			

Närvarolista M 638-16

Vecka: 40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Robert Engblom	Länsmiljöingenjör	Länsstyrelsen	X				
Annika Svensson	Luftvärdsexp	- " -	X				
LEENA NILSSON	LÄNSMILJÖINGENJÖR	LÄNSSTYRELSEN	X				
ANDREAS MORIKER ZILMAN	Antikvarie	LÄNSSTYRELSEN	X	X			
Kenn Emmellson	Antikvarie	LÄNSSTYRELSEN	X	X			
Jessica Nilsson	Länsjurist	Länsstyrelsen	X	X	X	X	X
Sigrid Håggbon	Vattenvårds handl.	Länsstyrelsen	X	X	X	X	X
Anna Vidman	Vattenvårds handl.	Länsstyrelsen	X	X	X	X	X
Peter Wirdehies	Naturvårds handl.	Länsstyrelsen	X	X	X	X	X

Vecka: 40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

[illegible]

Närvarolista M 638-16

Vecka: 40 (2-6/10)

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Emma Levin	miljöinspektör	Miljö- och klimatnämnden, Gbg	X	X	X - från till lunch		
Johannes Rosenhall	miljöinspektör	- " -	X				
Ann Dahlberg	förvaltningsjurist	- " -	X	X	X - från till lunch		
Helena Engqvist	- " -	- " -	X	X			
Jennica Kjällsmond	Adv. chef	- " -	X				
Gunnar Edlund	ENHETSCHEF	- " -	X				

Närvarolista M 638-16

Vecka:

version onsdag 4 oktober

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
ANDREAS MÖRNER & HMAN	Antikvarie	Länssstyrelsen				X	X
Lea Emanuelsson	Antikvarie	Länssstyrelsen			X		
Jessica Nilsson	Lännsjurist	Länssstyrelsen	X	X	X	X	X
Sigrid Häggblom	Vattenverksamh.	- " -	X	X	X	X	X
Peter Wirdenäs	Naturvärdsmynd.	- " -	X	X	X		X
Anna Videman	Vattenverksamh.	Länssstyrelsen	X	X	X	X	

Närvarolista M 638-16

Vecka: 40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Nina Allard	Belagsjurist	Wallenstam AB	✓	✓			
Karl Flumestad	Konsult	WSP Sverige AB	x	x	x	x	

Vecka: 40

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Peter Danielsson		Trädplan mfl	x	x	x	x	x
Malin Lillqvist	Advokat	Trädplan mfl. huvudman	x	x	x	x	
Corina Bulic		Trädplan mfl	x	x	x	x	
B. Lindell		Trädplan Göteborg	x	x	x	x	x
G. Linnarsson		Trädplan	x	x	x	x	
Matilda Zetterdahl		Trädplan	x				
ROLAND FUSCH		ADV. LILLHÄRÖ		x	x	x	

Närvarolista M 638-16

Vecka: 40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Sven Simonson	Ordf.	GKMA	X	X			
Ingemar Magnusson		GKMA	X	X	X		
Peter Muth		- -	X	X	X		
Hans Cedermarck	sekr.	- -	X	X			
Nette Strömgren	kassör	- -	X	X			Ev f.m.
Mikael Sjöberg		- -	X		X		
Jon-Ove Nilsson	Civ.ing	GKMA	X	X	X		
Jens Almqvist	ank	BKMA	X	X		X	

Närvarolista M 638-16

Vecka: 40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
LENA NILSSON		LÄRMSSTYRELSEN		X			
William Kjellberg	advokat	Advokatfirman Grönell AB Box 10248, 415 42 Sönderby		X			
KAROLINA SÄVJÖ		TRV		X			
URBAN HÖGSTA		TRV		X			
ANNIKA NILSSON		TRV		X			
Hans Cedermarck	sekr	GKMA		X			X
Carolina Gustavsson	Advokat	Lundahl Advokatbyrå		X			
Mikael Hansson Holmström	Advokat	Lundahl Advokatbyrå		X			
Tommy Björnsjö				X			

Närvarolista M 638-16

Vecka: 40

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Wilhelm Dells	Grundl. konsult	Hälletlundreg. 26 416580/F			X	X	
Jorunn Göransson	Legal trainee	Mark- & Miljödomstolen				X	

Närvarolista M 638-16

Vecka: 41

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Sofia							
Mats Strandberg		Gryaab AB		X			
Ches Allen		Allen Geo AB		X		X	
Imylinen		GRMA		X			
Bengt P Gudh		Göteborgska Förenh		X	X	X	
Roy Hysén				X		X	
Erik Svensson	Advokat	Delphi		X	X	X	
Shen Jan	Advokat	Täddplan		X			
Jenny Björnström				X			

Närvarolista M 638-16

Vecka:

41

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Liselott Knut Hansen		Förhjälparsen Stubb				X	
Hans Lundgren						X	
Lena Hoffberg Johansson	Advokat	Advokatfirman Vinge				X	
Kalle Bandh	Arbetsinspektör	WSP				X	
Emil Friberg	Hydrogeolog	-11-				X	
Agnete Koppens		Sankt Mikaelstr. 7				X	
Jan Koppens		- - -				X	
Linda Rudén						X	
Bengt Rydberg		Traktkörskola				X	
Pär Rosqvist		Traktkörskola				X	

Vecka:

41

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Örn Stenar		RENTA GÖTEBORG					X
Ingermar Carlsson		Medborgare				X	
Rudolf Laurén	advokat	Vindland Advokatbyrå				X	
H-G Lundgren		Västervikens Folkhögskola				X	
Jan Carlsson		- - -				X	
Jon Frand		Chalmers				X	
Anna Jivén		Göteborgs Hamn AB				X	
Martin Wanhlin		Gbg kommunstyrelse				X	
Barbara Lindgren						X	

Närvarolista M 638-16

y

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Sigrid Häggborn	Vattenvårdsbandl.	Länsstyrelsen		X	X	X	
Anna Vekman	Vattenvårdsbandl.	Länsstyrelsen		X	X	X	
Jessica Nilsson	vårdsenheten	hansstyrelsen		X	X	X	
Annika Srensson	Miljöskyddsenheten	" —		X	X	X	
LENA NILSSON	" —	LÄNSSTYRELSEN		X	X	X	
Robert Eriksson	" —	" —		X	X	X	
ANDREAS MORNER ÅRMAN	Kulturmiljöenheten	LÄNSSTYRELSEN		X	X	X	
Kene Emanuelsson	Kulturmiljöenheten	" —		X	X	X	
Peter Widenäs	Naturvårdsbandl.	" —		X	X	X	

4

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

[illegible]

Närvarolista M 638-16

Vecka: 41

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

[illegible]

Vecka: 41

Närvarolista M 638-16

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

[illegible]

Närvarolista M 638-16

Vecka:

41

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
GÖRAN VÄRMBY		GKMA		X	X	X	
NETTE STRUNGE	KASSÖR	GKMA		X	X	X	
HANS CEDERMARK	Selvr	GKMA		X	X	X	
Inger Magnusson		GKMA		X	X	X	
Jan-Ove Nilsson		GKMA		X	X	X	
Niels Sylwan		GKMA		X			
Per Olofson		Införare i de		X			
Sten Simonson		GKM		X	X	X	X
Bengt Andersson (Wells)		GKMA		X	X	X	
Georgina Brjölve		GKMA				X	X

Närvarolista M 638-16

Vecka:

41

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Barbara Lindell		Trädplan Göteborg	X	X	X	X	
CARINA ĐUČIĆ		Trädplanbg mH		X	X	X	
Emilia Lennström		Trädplanbg mH		X	X	X	
Andreas Lennström		Trädplanbg mH	X	X	X	X	
Peter Danielsson		Trädplanbg mH		X	X	X	

Närvarolista M 638-16

Vecka: 41

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Liza Wellsjö	Miljöingenjör	Gryaab		X	X	X	
Cecilia Press	—	—		X	X		
Mats Strandberg	Proj. led.	—		X			
Sofia Örngrén	Proj. ing	Kretslopp och vatten		X	X	X _{em}	
Sandra Popović	Proj. led.	Kretslopp och vatten		X	X	X _{em}	
Domine Tågård	Proj. ledare	—		X	X	X _{em}	

Närvarolista M 638-16

Vecka: 41

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Ebba Lilliehöök	Bibliotekarie					X	
Ann Frankén						X	
Bengt Hammar							
—							

Närvarolista M 638-16

Vecka: 41

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Johannes Rosenhall	Miljöinspektör	Miljö- och klimatnämnden	☒	☒	☒	☒	
Emma Levin	— II —	— II —		☒	☒	☒	
Ann Dahlberg	Förvaltnings	Miljö- och klimatnämnden		☒	☒	☒	
Gunnar Edlund	ELNÄTSCHEF	— II —		☒	☒	☒	
Jennica Kjällstrand	Adv. chef	— II —		☒		☒	

Närvarolista M 638-16

Vecka: 41

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
William Kjellberg	Advokat	Advokatfirma Grönvall H&B Box 10248, 434 83 Kungälv		☒			
Birgit Modh	Arkitekt	Spekbergsgg. 8 41128 GÖTEBORG		☒			
ERIK BÄCK		COWI AB/ TRAFIKVERKET		☒			
Johan Cedundal	Advokat	Vinge			☒		
Carolina Gustavsson	Advokat	Lundahl Advokatbyrå			☒		
Elin Bylund	Miljöspecialist	Trafikverket			☒		
Emelie Rindal	Norconsult	Miljöspecialist			☒		
Morpe Österberg		NSG			☒	☒	

Närvarolista M 638-16

Vecka: 41

Vänligen texta tydligt			Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen				
Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
KARIN WALLMAN BABIC	BITR. JUR.	Vinge		X		X	
ROBERT DELI	ADVOKAT	Vinge		X		X	
Johan Cedermarck	Advokat	- 11 -		X			
Annicka Lindblad		Golder		X			
Hans Cedermarck	Sekr	GKMA		X	X	X	
BO JANSTRAND		VÄSTSVENSKA FOLKINITIATIVET		X	X	X	
ROLF STEEN		- 11 -		X			
Carolina Gustavsson	Advokat	Lundahl Advokatbyrå		X			
				X	X	X	

Närvarolista M 638-16

Vecka: 41

Vänligen texta tydligt			Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen				
Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Ylva Löf		Göteborgs stad				X	
Karin Helmström		Göteborgs stad				X	
Annelie Moran		ERC Gbg				X	
Carl Olof Bond		Medborgarna				X	
Carolina Gustavsson	Advokat	Lundahl Advokatbyrå				X	
Patrik Maltman		Medborgarna				X	
Katarina Linder	arkitekt	Göteborg				X	
Jan Sylvan		Stoppa Västlänken NU				X	
Jan Ottander		TRV				X	

Närvarolista M 638-16

Vecka:

41

Vänligen texta tydligt

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen				
			måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Torsten Olsson		Göteborgs Förbund Stansan Lofast	x		x		
Carina Björsgård		Västra trafik			x		
HÄRSLERDA		Medborgarna			x		
Anders Sylwan		Medborgare					
Ligman Carlson		Medborgare		x	x		
Snorre van Raa		Träffverket			x		
Urban Högström		Trv.				x	
Idun Ceddel	Adjudant	Uinge				x	
Bertil Lundberg	Adv	Grönvalla				x	

Närvarolista M 638-16

Vecka:

41

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
HANS ? HOLM		ABTEBERG G				x	
ANNIE		- u -				x	
Oluf Ahlén		2021					
Edvin Smedh		Trv				x	
Hasse Jonsson		Värdag. 5B, 6bg				x	
Monica Leimberg		Trädplan Göteborg		x	x	x	
Tommy Björnsen		- li -				x	
William Kjellberg	Advokat	Advokatfirman Grönvalla 1415 Box 10248, 45423 Kungälv				x	

Närvarolista M 638-16

Vecka: 41

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Maja Halling	Konsult	Trafikverket	☒	☒	☒	☒	
Jennifer Vestblad	Konsult	Trafikverket		☒	☒	☒	
Elin Holgers	konsult	Trafikverket				☒	
Karina Snell	—	—				☒	
Calarina Pettersson		Vägvalet				☒	
Claes Westberg		— " —				☒	
Kersti Larsson		Vittnesgård 13		☒	☒	☒	
Helena Lund		Jakobsdalsg				☒	
Thomas Buskanger		Vägvalet				☒	

Närvarolista M 638-16

Vecka: 41

Vänligen texta tydligt

Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Michael Hansel Holmström	Advokat	Landschl Advokatbyrå		☒	☒	☒	
Niels Sylwan		SKMA		☒	☒	☒	
Hia Becker	Miljöspecialist	Trafikverket		☒			
Calarina Pettersson	Vägvalet			☒			
Caroline Thelning		Göteborgs gata		☒			
Gunnar Anja	Arbetskl	— " —		☒			
Mona Österberg	Konsult för	— " —		☒			
Gregor Eversson	Kommunikations rådgivare	Dr Saléns 2:17 413 22 Göteborg		☒	☒		
Sofie Ytterberg	Juridiskt ombud			☒	☒	☒	

Närvarolista M 638-16

Vecka: 41

Vänligen texta tydligt

Namn	Ev. tjänstetitel	Myndighet eller adress	Kryssa i de dagar du närvarar vid huvudförhandlingen				
			måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag
Maddalena Jillich				X			
Kurt Larsson		V. Högskolan 13		X			
Siv Gerre		Kryddnejlikeg. 10		X			
Bo Gerre		4253 - 9 -					
HELENA IRENISSON	Handläggare	Länstygelsen		X ^{fm}	X ^{fm}		
Georg Tonnar		BK13 Byggnadsf.		X	X ^{fm}		
Hans Åke Håkby		SÖT			X		
Kent Larsson				X	X		
Anders Fransson					X		

PROTOKOLLBILAGA 2

Dag 1. Måndag den 2 oktober kl. 09.00

Inledning

1. Trafikverkets och myndigheternas företrädare liksom de professionella ombud som så vill presenterar sig. Övriga som vill anmäla sitt deltagande antecknar sig på deltagarlistor.
2. Föreligger hinder mot huvudförhandling?
3. Domstolen lämnar information om vad som gäller för huvudförhandlingen.
4. Trafikverket framställer sina yrkanden.
5. Myndigheter och sakägare ges möjlighet att kort ange sin inställning till Trafikverkets yrkanden.
6. Trafikverket redogör för projektet Västlänken och Olskroken planskildhet inkl. val av sträckning.
7. Trafikverket redogör översiktligt för planerad vattenverksamhet, regeringens tillåtlighetsbeslut, rådighet, omgivningsförhållanden, planförhållanden och genomförda utredningar.
8. Trafikverket redogör för vilka fastigheter som enligt verkets mening teoretiskt kan drabbas av skada till följd av ansökt vattenverksamhet; grundvattenbortledning och arbeten i ytvatten. (det är endast ägarna till dessa fastigheter och innehavare av särskild rätt till dessa fastigheter som är sakägare i målet om vattenverksamhet och med hänsyn härtill kan ha rätt till ersättning för rättegångskostnader).
9. Remissmyndigheter och sakägare ges möjlighet att redovisa sin inställning vad gäller regeringens tillåtlighetsbeslut och de övriga frågor som Trafikverket berört under dagen samt att ställa frågor med anledning härav (längre framställningar av pläderingskaraktär hör hemma under punkten Slutanföranden under förhandlingens sista dag).

Eventuella önskemål om syn framställs.

Dag 2 – 4(6). Tisdag – torsdag den 3 - 5 oktober, med reservdagar fredag 6 oktober (främst för eventuell syn) och måndag den 9 oktober.

Ansökt vattenverksamhet

1. De som vill anmäla sitt deltagande antecknar sig på deltagarlistor.
2. Trafikverket redogör för föreliggande grundvattenförhållanden, hydrogeologi, stabilitet.
3. Remissmyndigheter och sakägare ges möjlighet att ställa frågor med anledning av vad Trafikverket anför under punkten 2.
4. Trafikverket redogör vad gäller ansökt vattenverksamhet i form av bortledning av grundvatten för
 1. planerad verksamhet och anläggningar härför,
 2. skyddsåtgärder (bl.a. olika injekteringsklasser och möjliga sätt att begränsa vatteninläckage),
 3. möjlig påverkan på motstående intressen under anläggningsskede respektive driftskede,
 4. kontrollfrågor och

5. villkorsförslag.
5. Remissmyndigheter och sakägare ges möjlighet att ställa frågor, framföra synpunkter och lämna villkorsförslag avseende ansökt grundvattenbortledning.
6. Trafikverket redogör för övrig ansökt vattenverksamhet för
 - planerad verksamhet och anläggningar härför,
 - skyddsåtgärder,
 - möjlig påverkan på motstående intressen under anläggningsskede respektive driftskede,
 - kontrollfrågor och
 - villkorsförslag.
7. Remissmyndigheter och sakägare ges möjlighet att ställa frågor, framföra synpunkter och lämna villkorsförslag avseende verksamheten under punkten 6.
8. Trafikverket redogör för hur verket anser att ersättningsfrågor till följd av vattenverksamheten ska hanteras.
9. Remissmyndigheter och sakägare ges möjlighet att ställa frågor, framföra synpunkter och lämna villkorsförslag avseende hanteringen av ersättningsfrågor.
10. Sakägare redogör för sina yrkanden och synpunkter avseende ansökt vattenverksamhet (sannolikt torsdag 5 oktober). Härvid kan frågor rörande enskilda fastigheter tas upp.

Dag 7 - 8. Tisdag – onsdag den 10 - 11 oktober.

Miljöfarlig verksamhet, områdesskydd, artskydd och kulturmiljö.

1. De som vill anmäla sitt deltagande antecknar sig på deltagarlistor.
2. Trafikverket redogör för buller och vibrationer innefattande redogörelse för tillämpliga riktvärden, skyddsåtgärder samt förslag till villkor och kontroll i dessa delar.
3. Trafikverket redogör för energianvändning samt utsläpp till luft och de transporter som följer med ansökt verksamhet; inkluderande hur regeringens villkor 2 om transporter och villkor 3 om energianvändning samt utsläpp till luft ska uppfyllas samt skyddsåtgärder och förslag till villkor och kontroll i dessa delar.
4. Trafikverket redogör för planerad masshantering, frågor hänförliga till förorenad mark/massor och damning samt förslag till villkor och kontroll i dessa delar.
5. Trafikverket redogör för utsläpp av vatten, planerade åtgärder till skydd för negativ påverkan på grund- och ytvatten (regeringens villkor 5) samt förslag till villkor och kontroll i dessa delar.
6. Trafikverket redogör för planerade åtgärder för att minimera risker för översvämningar (regeringens villkor 4) samt eventuella förslag till villkor i denna del.
7. Trafikverket redogör för säkerhetsfrågor (utifrån regeringens villkor 6) samt eventuella förslag till villkor i denna del.

8. Trafikverket redogör för Natura 2000-frågor samt försiktighetsmått, villkor och kontroll i dessa delar del.
9. Trafikverket redogör för artskyddsfrågor samt försiktighetsmått, villkor och kontroll i dessa delar del.
10. Trafikverket redogör för föreliggande kultur- och stadsmiljöfrågor, inkl. hur regeringens villkor 1 beträffande dessa frågor ska uppfyllas liksom åtgärder för bevarande av träd, samt frågor om villkor och kontroll i angivna avseenden.
11. Trafikverket redogör för ansökta verksamheters påverkan på boende, näringsverksamheter, framkomlighet i staden o.dyl.
12. Trafikverket redogör för eventuella ersättningsfrågor till följd av ansökt miljöfarlig verksamhet och verkets syn på hur dessa bör hanteras.
13. Myndigheter och sakägare ges möjlighet att lämna ytterligare synpunkter.

I anslutning till punkterna ovan ges myndigheter och övriga närvarande möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter.

Dag 9. Torsdag den 12 oktober.

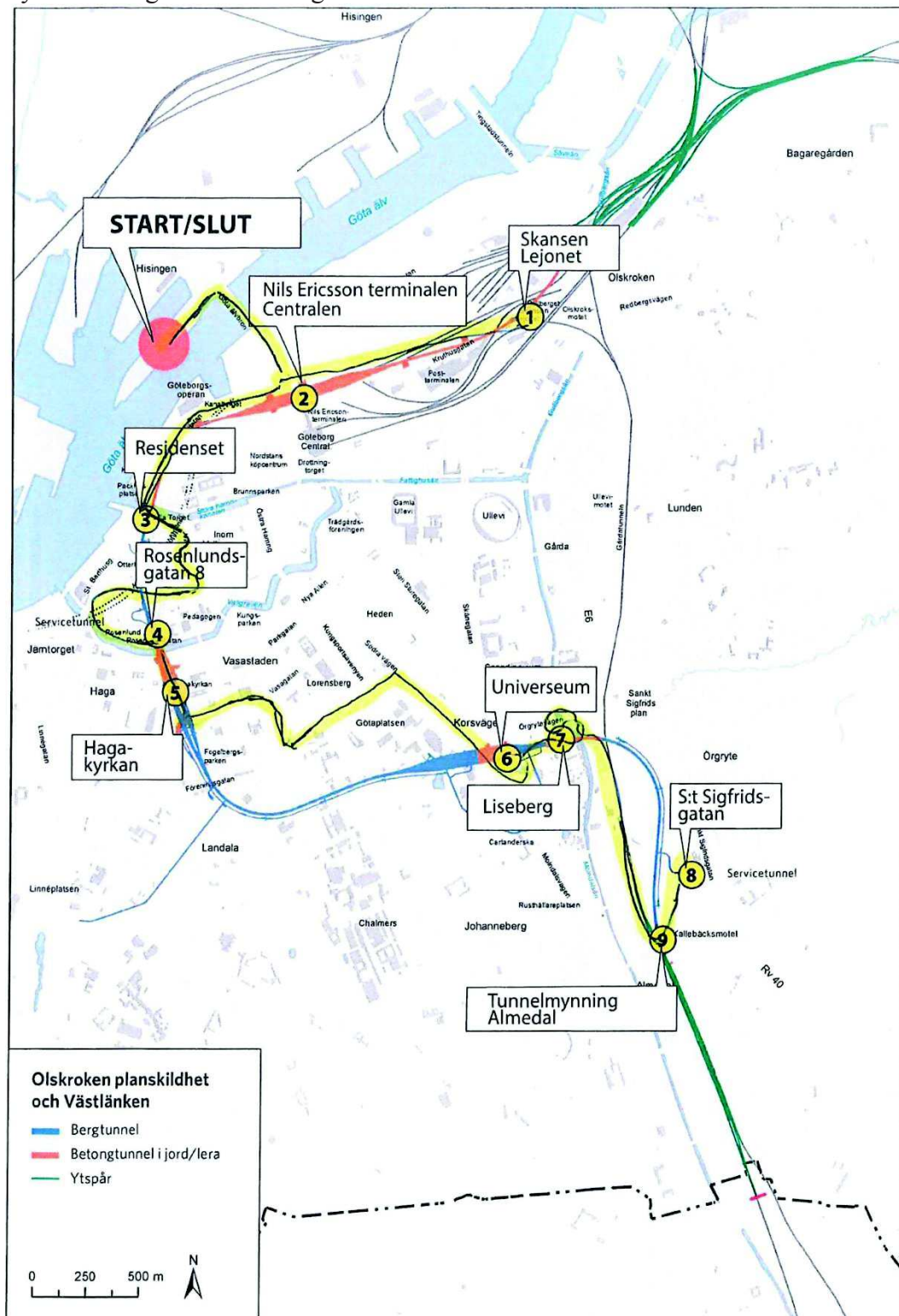
Kontrollprogram, övriga villkorsfrågor samt slutanföranden

1. De som vill anmäla sitt deltagande antecknar sig på deltagarlistor.
2. Trafikverket redogör för kontroll och övriga villkorsfrågor.
3. Trafikverket redogör för föreliggande tidsplan samt utvecklar skälen för yrkandena om arbetstid, igångsättningstid, tid för anmälan av oförutsedd skada samt verkställighetstillstånd.
4. Trafikverket redogör för ansökt verksamhets förenlighet med de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken samt, vad gäller ansökt vattenverksamhet, bestämmelsen om samhälls-ekonomisk tillåtlighet i 11 kap. 6 § miljöbalken
5. Frågor och synpunkter från remissinstanser och övriga närvarande.
6. Trafikverkets, myndigheters och sakägars slutanföranden.
7. Rättegångskostnader.

I anslutning till punkterna ovan ges myndigheter och övriga närvarande möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter.

PROTOKOLLBILAGA 3

Synen företogs i huvudsaklig överensstämmelse med kartan.



PROTOKOLLBILAGA 4

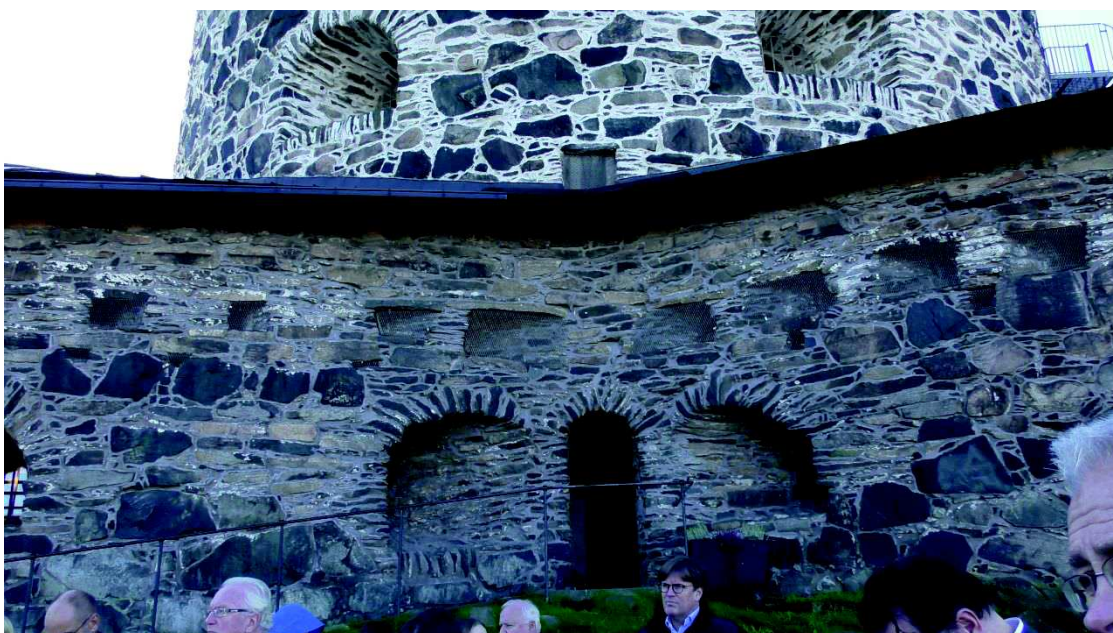
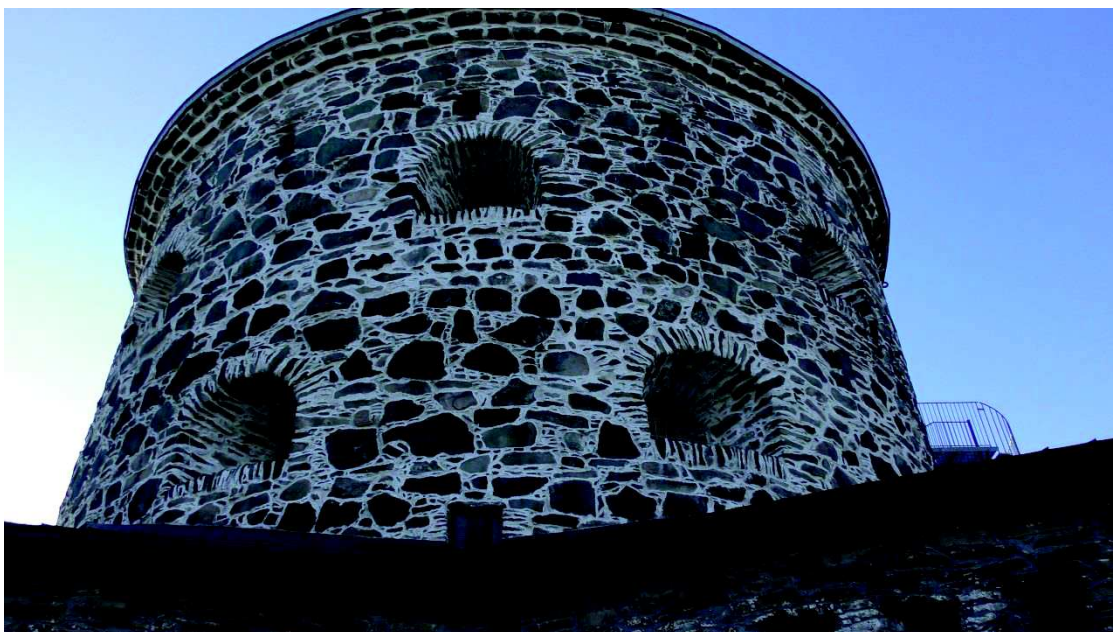
Foton från synen. De stopp som gjordes under synen är utmarkerade med siffror på kartan i protokollbilaga 3.

Skansen Lejonet (p. 1)

Nedanför Skansen Lejonet, med utsikt över spårområdet



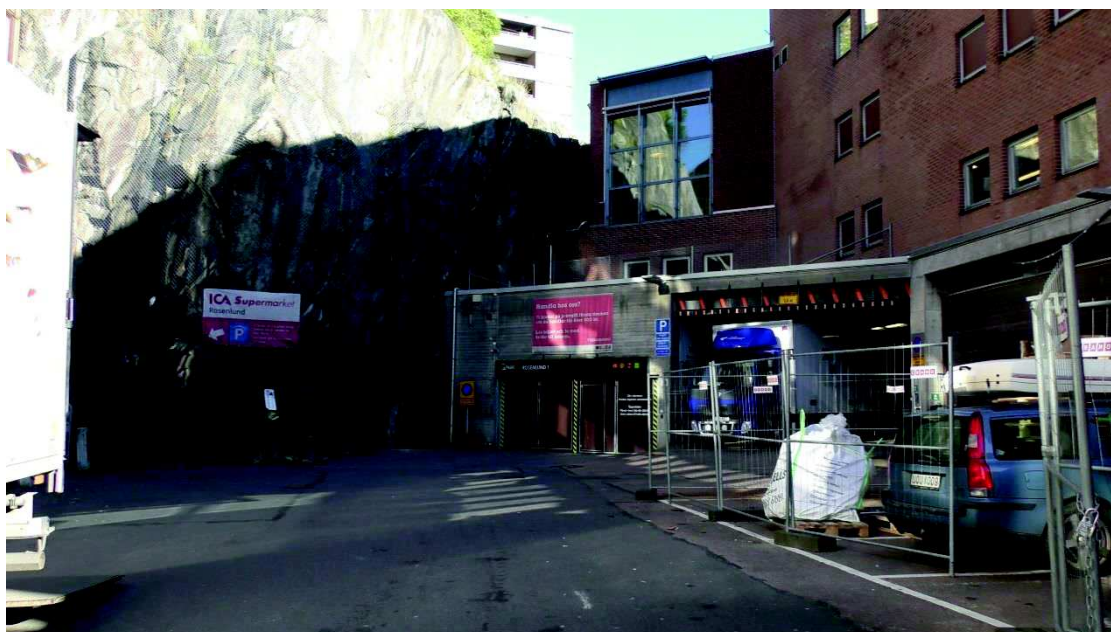
Entrén till Skansen Lejonet



Rosenlundsgatan 8 (p. 4)

Tunnelmynningen kommer gå genom bergväggen som syns i mitten av bilderna. Till vänster syns ICA-buktiken och till höger infarten till parkeringshuset.





ICA-butiken på Rosenlundsgatan 8.

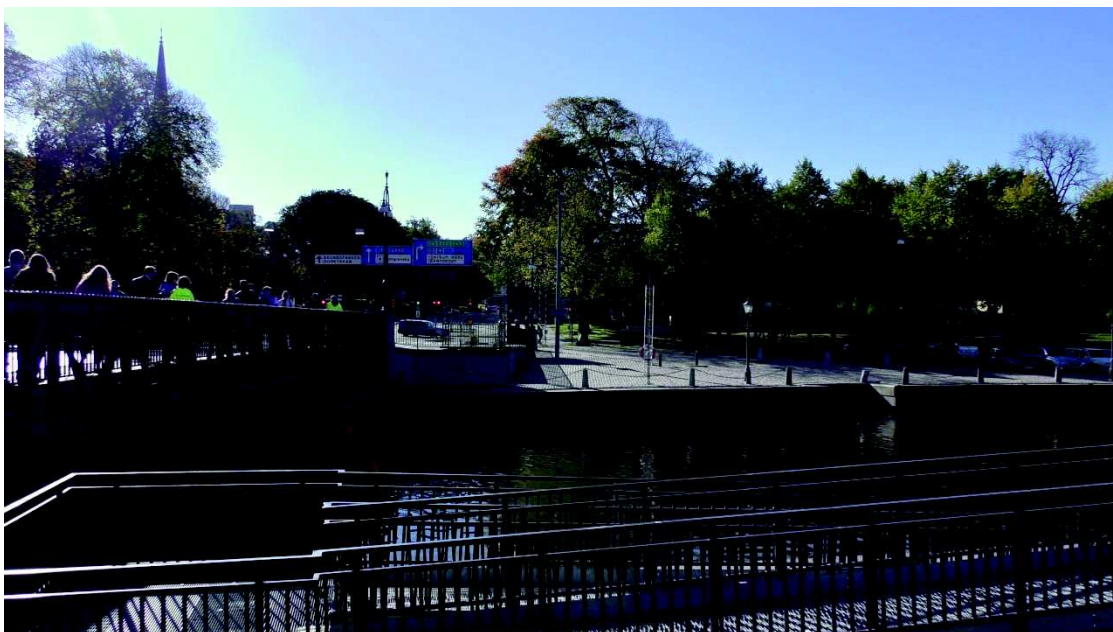


Rosenlundsgatan 8 med vy ut över Rosenlundskanalen.

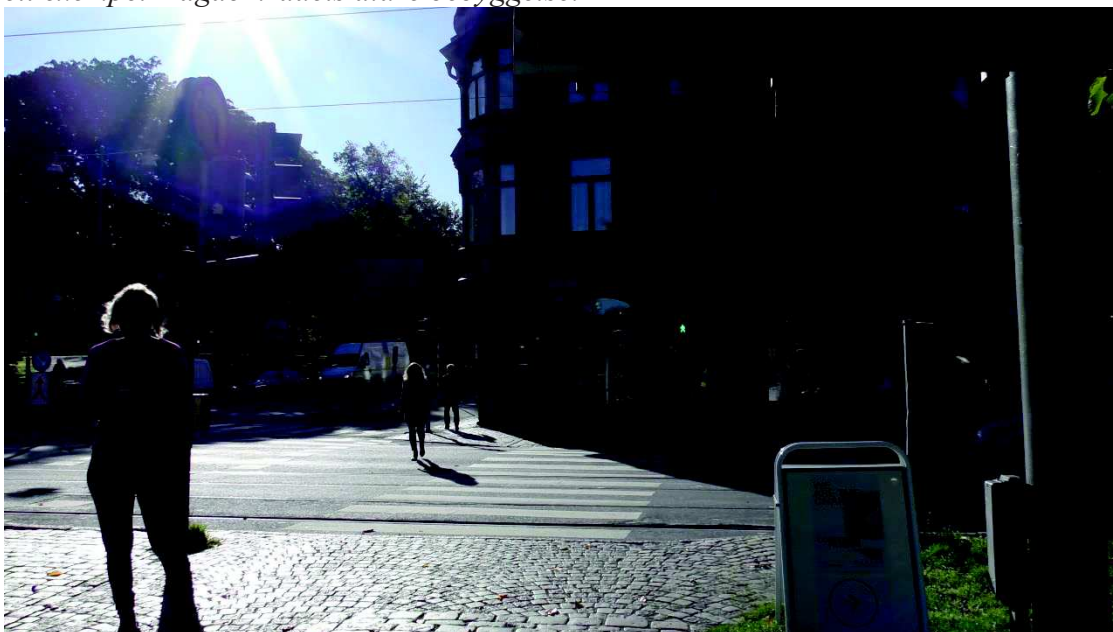


Rondellen där Rosenlundsgatan möter Hvitfeldtsplatsen och Sahlgrensgatan. Vy över Rosenlundsbron mot Hagakyrkan och Allén.





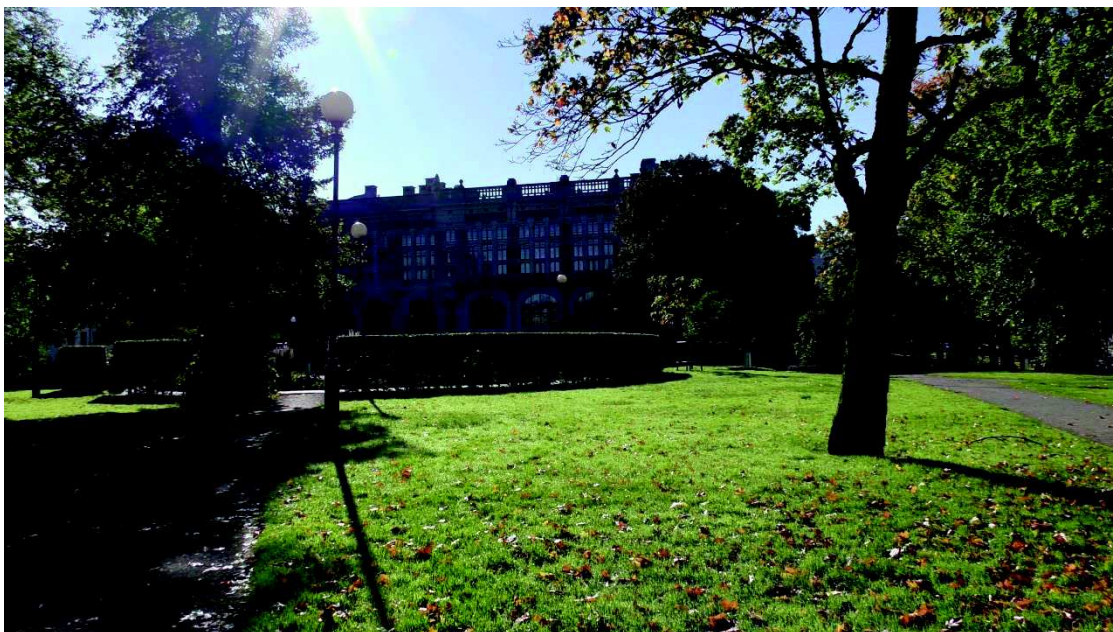
I korsningen Norra Allégatan-Sprängkullsgatan. I bakgrunden syns ett hörnhus som är ett exempel Hagaområdets äldre bebyggelse.





Hagakyrkan (p. 5)

Vy från Haga Kyrkoplan upp mot Samhällsvetenskapliga Biblioteket.



Vy från Haga Kyrkoplan mot Sprängkullsgatan och Hagas äldre bebyggelse.



Samhällsvetenskapliga Bibilioteket.

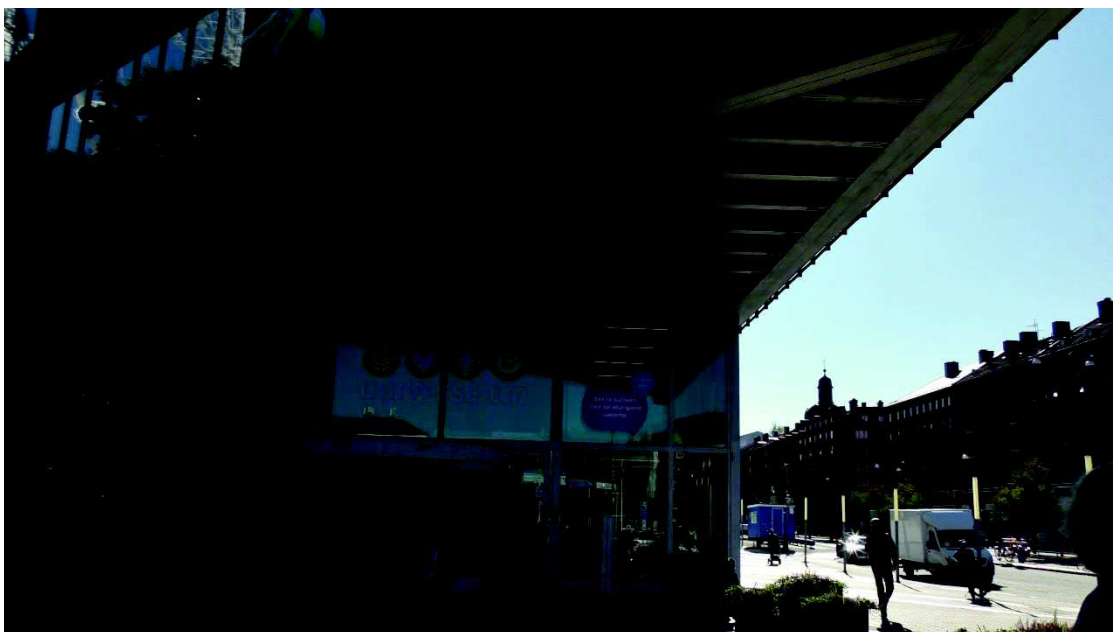


Vy från Samhällsvetenskapliga Biblioteket mot Haga Kyrkogata.



Universeum (p. 6)

Entrén till Universeum.



Liseberg (p. 7)

Vy från Lisebergs parkområde upp mot Lisebergsteatern.



Den vita väggen i bild är baksidan av Stora Scenen Liseberg. Det gröna staketet och träden avgränsar parkområdet mot Mölndalsån som rinner precis intill.



