



Länstyrelsen
Västra Götaland

Beslut
2020-07-27

Diarienummer
343-29419-2020

Sida
1(7)

Samhällsbyggnadsenheten
Anna Hendén Wedin
planarkitekt
010-224 47 19
anna.henden.wedin@lansstyrelsen.se

Trafikverket
Region Väst
TRV 2019/1823
trafikverket@trafikverket.se

Beslut om betydande miljöpåverkan enligt 2 kap 4 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg för järnvägsplan gällande höghastighetsjärnväg Göteborg-Borås, Västra Götalands län

Objektnr: TRV 2019/1823. Ref. till samrådsunderlag, landskapsanalys och samrådsredogörelse daterade 2020-06-25

Beslut

Länstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Ärendet

Trafikverket har begärt Länstyrelsens beslut om rubricerat projekt, som omfattar cirka 6 mil dubbelspårig järnväg för höghastighetståg och snabba regionalåg mellan Göteborg och Borås, kan antas medföra betydande miljöpåverkan, enligt 2 kap 4 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg. Byggstart för projektet planeras till år 2025-2027.

Trafikverket har formulerat sex ändamål för projektet Göteborg-Borås:

- Vara del av nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö.
- Tillföra betydande kapacitet och robusthet till Västsveriges järnvägssystem för att möjliggöra punktliga och effektiva tågresor för människor och näringsliv.
- Ge väsentligt kortare restider med tåg mellan Göteborg och Borås.
- Genom ökad tillgänglighet med tåg skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion och en hållbar regional utveckling.
- Genom ökad tillgänglighet till Landvetter flygplats bidra till förbättrade möjligheter att nå internationella noder och marknader.
- Främja hållbara resor i stråket Göteborg-Borås.

Tidigare handläggning

Länstyrelsen har yttrat sig över samrådsunderlaget den 24 april 2020 och lämnat underhandssynpunkter 17 juni 2020.

Motiv för Länstyrelsens beslut

Länstyrelsen bedömer att samrådsunderlaget daterat 2020-06-25 uppfyller kraven i 8 § och 9 § 1 miljöbedömningsförordningen. Enskilda har beretts tillfälle att yttra sig i enlighet med 2 kap 3 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg, som anger att den som avser att bygga järnvägen ska ta fram underlag för samrådet och göra

det tillgängligt samt ge de enskilda som kan antas bli särskilt berörda möjlighet att yttra sig.

Under samrådet infördes förbud mot allmänna sammankomster över 500 personer för att motverka spridningen av covid-19. Samråden har därför hållits digitalt. Trafikverket har på ett mycket utförligt sätt beskrivit hur samrådet genomförts och hur inbjudningar och information spridits till samrådskretsen. Ett gott underlag har därmed funnits för att Länsstyrelsen ska kunna göra bedömningen att enskilda har beretts tillfälle att yttra sig.

Länsstyrelsen ska under samrådet pröva om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Järnvägar avsedda för fjärtrafik ska enligt 6 § miljöbedömningsförordningen 8 punkten antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen ska trots detta pröva om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt 2 kap. 4 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Enligt 8 § förordning (2012:708) om byggande av järnväg ska Länsstyrelsen vid bedömningen av om ett projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ta hänsyn till det som anges i 10 § 1-3 och 11-13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966). Länsstyrelsens beslut ska redovisa de omständigheter som talar för eller emot att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, vilka följer nedan.

Projektets utmärkande egenskaper (11 § miljöbedömningsförordningen)

Den planerade järnvägen är cirka 6 mil lång och dubbelspårig avsedd för höghastighetståg och snabba regionalståg mellan Göteborg och Borås.

Projektets lokalisering (12 § miljöbedömningsförordningen)

Utredningsområdet är cirka 60 km långt och 20 km brett och omfattar sex kommuner; Göteborg, Mölndal, Härryda, Bollebygd, Mark och Borås. Utredningsområdet är kuperat med höglänt skogs- och mosaiklandskap varvat med dalgångar och odlingslandskap och är rikt på sjöar, vattendrag och våtmarker. Här förekommer också ett stort antal tätorter. Det stora området hyser många höga natur-/kultur- och friluftsvärden såsom Natura 2000-områden, naturreservat, vattentäkter och vattenskyddsområden samt yt- och grundvattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer. Här finns också ett flertal riksintressen för friluftsliv, naturvård och kulturmiljö. Vi vill särskilt lyfta fram riksintresset för kulturmiljö Gunnebo, en herrgårdsmiljö med medeltida ursprung av stort kulturhistoriskt värde och som också utgör ett av tre kulturresevat i Västra Götalands län; riksintresset för naturvård Viskans och Surtans dalgång, med värdefulla vattendrag för bl.a. lax och öring och som även innefattar höga värden för odlingslandskap och naturbestesmarker. Riksintresse för friluftsliv Rambo mosse och Härssjön, som mestadels har orörd natur och höga natur- och friluftsvärden; riksintresse för naturvård Lygnern och Storåns dalgång, en dalgång som är ett viktigt område för fisk och där det också finns värdefull ädellövskog. I Storåns dalgång finns dessutom stora gårdar som speglar ett burget byggnadsskick i en rik jord- och skogsbruksbygd under 1700- och 1800-talet och utgör riksintresse för kulturmiljö. Härskogenområdet som är ett stort område och som utgör riksintresse för friluftsliv med förutsättningar för olika slags friluftaktiviteter såsom skidspår, badplatser och strövstigar. Inom området förekommer också strikt skyddade arter, vattensalamander, flodpärlmussla, hasselnok samt vissa arter av fladdermöss. Trafikverket bedömer också att nattskärpa, tjäder, fiskgjuse, storlom och smålom, som är skyddade enligt Fågeldirektivet, kan finnas i området.

Avslutningsvis bedömer Länsstyrelsen att det finns en stor potential för påträffande av nya fornlämningar, då man på långa sträckor kommer att behöva exploatera mark som idag är oexploaterad.

De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper (13 § miljöbedömningsförelagningen)

Miljöeffekter som uppkommer vid anläggande och drift av en järnväg kan vara direkta, indirekta eller av kumulativ karaktär. Effekterna förstärks av att projektet är omfattande och att en höghastighetsjärnväg har begränsade möjligheter att anpassas för att undvika påverkan på miljön. Det är tydligt att anläggningen i sig kommer att göra ett stort intrång i landskapet och att effekterna kommer att bli av komplex och varaktig karaktär. Intrång kommer att göras i tidigare orörda områden med mycket höga värden och dessa kommer inte att kunna återskapas på platsen. Höghastighetsbanans läge kan också i sig påverka grundvattnets strömning och nybildning. Barriäreffekterna kommer att påverka både människors och djurs rörelsemöjligheter samt upplevelsen av befintliga miljöer. Pågående jord- och skogsbruk kommer också att påverkas.

Höghastighetsbanan är en anläggning som nuvarande miljö och all kommande utveckling i området kommer att behöva förhålla sig till för all framtid. På så sätt kommer anläggningen påverka sitt omland med effekter i flera led som kan te sig vara oöverblickbara.

Då många tätorter finns inom utredningsområdet kommer många människor att utsättas för buller, vibrationer, stömljud och elektromagnetiska fält. På vissa platser kan man anta att dessa störningar förstärks av befintliga anläggningar som Landvetter flygplats, riksväg 40 och befintlig järnväg.

Bebyggelseområdena utgörs också i vissa fall av bebyggelse med kulturhistoriskt värde och därmed riskerar irreversibla skador att uppstå även på värdefull bebyggelsemiljö.

Järnvägen avser att ha stationer i Göteborg, Mölndal, Landvetter och Borås.

Möjliggörande av stationer i externa eller centrala lägen kan i sig få konsekvenser för människors resande både med järnvägen samt till och från den liksom för framtida stadsutveckling.

Under byggskedet kommer också miljöpåverkan att ske. Det kommer att medföra olägenhet för människors hälsa eller miljön genom utsläpp till mark, luft, vattenområden eller grundvatten samt medföra olägenhet för omgivningen genom bland annat buller och vibrationer.

Vidare kommer masshanteringen som följer av projektet att vara en omfattande verksamhet. Det är i nuläget oklart hur mycket av massorna som kan återanvändas.

Sammanfattande slutsats

Länsstyrelsen bedömer, med hänsyn till vad som anförts ovan, att det av Trafikverket redovisade projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Synpunkter på fortsatt arbete

Länsstyrelsen lämnar här sina synpunkter gällande Trafikverkets fortsatta arbete med järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivning för höghastighetsjärnvägen och parallella tillståndprocesser.

Redovisning av bakgrunden till höghastighetsjärnvägen och valda alternativ

I järnvägsplanen ska den planerade trafikeringen framgå som ett viktigt underlag för att kunna bedöma miljöeffekterna. Det finns ett övergripande programkrav att

åtta tåg per timme och riktning ska trafikera järnvägen i aktuellt projekt. Referenstrafiken utgörs av tre höghastighetståg och fem snabba regionalståg som har olika föreslagna trafikeringar. Hur man kommit fram till denna referenstrafik och rimligheten i den behöver redogöras för i kommande arbete med planen. Det är också viktigt att kopplingen till övriga regionala behov görs i detta sammanhang. Vidare behöver val av plattformslängd för de olika stationerna (250 meter eller 400 meter) också konsekvensbeskrivas utifrån ett robusthetsperspektiv. Det är av stor vikt att det ur den kommande miljökonsekvensbeskrivningen transparent går att utläsa vilka avvägningar som ligger bakom de alternativ till lokalisering och utformning som kommer att föreslås. Alternativredovisningen i miljökonsekvensbeskrivningen ska även i rimlig omfattning omfatta en beskrivning av bortvalda alternativa lokaliseringar och utformningar inom korridoren. Val av spårlösning (ballasterat spår) är bland annat något som vi ser behöver hanteras i en alternativredovisning.

Utformning av anläggningen (finns med i underhandssynpunkter)

Den färdiga anläggningen kommer sannolikt att kräva kompletterande anläggningar för drift och underhåll utanför själva järnvägsområdet. Det är av stor vikt att dessa tas med i beskrivningen av anläggningen för att man ska få en helhetsbild av projektet. Vilka möjliga skyddsåtgärder som kan vidtas behöver också belysas. Om korridorval har betydelse för vilka kompletterande anläggningar som krävs ska detta finnas med vid jämförelse av alternativen.

Direkta, indirekta och kumulativa miljöeffekter

Trafikverket kommer att i järnvägsplanens lokaliseringsutredning utreda stationslägen. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang lyfta att det är av vikt att nya stationslägen utreds och samordnas med kommunernas planering. Miljökonsekvensbeskrivningen behöver också på ett övergripande plan redogöra för konsekvenser av externa och centrala stationslägen. Vad projektet får för konsekvenser utanför utredningsområdet också viktigt att belysa. Hit räknas bland annat åtgärder som behöver genomföras på Göteborgs central för att kunna ta emot 400 meter långa tåg.

(Nedan finns med i underhandssynpunkter)

Det är viktigt att det tydliggörs vad en viss korridor får för konsekvenser för arbetet med den pågående ÅVS:en i området. Bli val av korridor avgörande för vilka frågor och miljökonsekvenser som skjuts till den processen ska det belysas.

Det behöver också vara tydligt vilken effekt alternativen har på Sverigeförhandlingens utfall rörande stationer och bostäder mm och vad det i sin tur kan få för konsekvenser. Det behöver framgå om detta är en planeringsförutsättning eller inte för tydlighetens och transparensens skull.

Val av korridor inom projektet kommer att vara styrande för den miljöpåverkan som läget för kommande etapp på höghastighetsbanan medför. Detta behöver belysas.

Natura 2000 (finns med i underhandssynpunkter)

Länsstyrelsen erinrar om att om projektet kan antas påverka miljön i ett Natura 2000-område (inte nödvändigtvis på ett betydande sätt, dvs att tillståndsplikt enligt 7 kap 28 a § utlöses), krävs att miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en beskrivning av projektets konsekvenser för syftet att bevara området, en redogörelse för de alternativ som övervägts med en motivering till valt alternativ

samt de uppgifter som behövs för en prövning enligt 7 kap 28 b§ och 29 § miljöbalken. Utredningsområdet innehåller flera Natura 2000-områden och beroende på dragning av korridorer kan eventuellt påverkan befaras genom t.ex. buller eller hydrologisk påverkan.

Kompensation

Länsstyrelsen bedömer det som angeläget att projektet i det fortsatta arbetet utreder och belyser behov av kompensationsåtgärder för påverkan på såväl arter som naturtyper/naturvärden inom de utpekade korridorerna samt vilka möjligheter till detta som finns. Länsstyrelsens bedömning är att baserat på projektets storskalighet så är det angeläget att behovet av kompensationsåtgärder ses i ett större perspektiv.

Barriäreffekter, fragmentering och grön infrastruktur

Järnvägen kommer, oavsett val av sträckning, att utgöra en barriär genom landskapet och påverka utpekade spridningskorridorer i nord-sydlig riktning. Det fortsatta arbetet behöver ta med analyser rörande barriäreffekter, fragmentering och påverkan på grön infrastruktur samt hur dessa negativa effekter kan begränsas och avhjälpas. Riksväg 40 har trots sin storlek en relativt god genomsläpplighet och det är viktigt att effekterna av detta består i området.

I detta sammanhang behöver också effekter på jord- och skogsbruk beskrivas.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Projektet kommer sannolikt att beröra flera grund- och ytvattenförekomster och innebära påverkan både under bygg- och driftskede. Den påverkan som kommer att ske behöver beskrivas utifrån påverkan på normerna samt möjligheten att nå de samma. Det bör även ingå om projektet hindrar utpekade åtgärdsförslag för de berörda vattenförekomsterna som framgår i VISS. Då det ännu är i ett tidigt skede är det svårt att vägleda om enskilda vattenförekomster som särskilt behöver beaktas men Länsstyrelsen vill ändå poängtera att både Mölndalsån och Kålleredsbäcken som finns inom utredningsområdet är särskilt känsliga för ytterligare exploatering och belastning.

Kulturmiljö

Den fortsatta processen med succesivt fördjupade kulturmiljöbeskrivningar, analyser och bedömningar kommer att bli omfattande. Svårigheten ligger i att så tidigt som möjligt ringa in vilka områden som är särskilt känsliga för den typen av förändringar som kan bli aktuella. Att känslighets- och tålighetsanalyser sker parallellt med precisering av möjliga korridorer och järnvägens utformning är därför av

grundläggande betydelse. Länsstyrelsen vill särskilt påtala vikten av att miljökonsekvensbeskrivningen tydligt beskriver hur riksintresseområdena påverkas. Såväl direkt påverkan som indirekt påverkan ska framgå. Beroende på riksintressets karaktär är det viktigt med fullödiga redovisningar av hur intresset tillgodoses. Sett till karaktär och komplexitet kräver Gunnebo slott och Mölndalsåns industriområde och Kvarnbyn särskild tydlighet.

Det finns också ett stort antal kommunala kulturmiljöer inom utredningsområdet. Bland annat Råda säteri (med tydlig koppling till Gunnebo). Vidare finns ett stort antal byggnader som är skyddade i detalplaner, huvuddelen finns i Borås, Kvarnbyn, Mölnlycke och Hindås. Dessa byggnader har juridiska skydd beslutade av kommunerna och bör därför tas hänsyn till i järnvägsplanen.

Byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen, skyddade enligt Kulturmiljölagen, finns också inom området. Påverkan på dessa byggnader (som i vissa fall även har ett tillhörande skyddsområde) måste beaktas i det fortsatta planarbetet.

En arkeologisk utredning har utförts i en smalare korridor för en del av sträckan. Länsstyrelsen vill understryka att det är viktigt att projektet så tidigt som möjligt tar ställning till relevansen av denna inför kommande planering och därefter låter den arkeologiska processen fortgå. Arkeologin kommer att bli omfattande och kostsam oavsett var inom utredningsområdet järnvägen kommer att gå. Inom utredningsområdet finns stor potential för nya fornlämningar, vilket vi påtalat tidigare.

Byggskedet (finns med i underhandssynpunkter)

En övergripande bedömning av byggskedets konsekvenser bör beröras redan nu. Vilka konsekvenser kan man tänkas få? Både tillfälliga och bestående bör belysas. Ser man någon skillnad i påverkan mellan korridorerna? Här är masshantering en sådan fråga som bör belysas på en övergripande nivå liksom energibehov, material, naturtillgångar mm.

Vilka etableringsytor beräknar man tillkommer vid sidan av den färdiga järnvägsanläggningen. Hur ser olika etableringslösningar ut beroende på terräng. Byggskedets påverkan kan vara viktigt för val av korridor.

Överklagandehänvisning

Detta beslut får inte överklagas enligt 5 kap. 2 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Detta beslut har fattats av funktionschef Nina Kiani Janson efter föredragning av planhandläggare Anna Hendén Wedin. I handläggningen av ärendet har även företrädare för kulturmiljöenheten, naturavdelningen, vattenavdelningen, miljöskyddsavdelningen samt enheten för samhällsskydd och beredskap medverkat.

Nina Kiani Janson

Anna Hendén Wedin

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Kopia till:

Göteborgs Stad, goteborg@goteborg.se
Mölnbalds Stad, stad@molndal.se
Härryda kommun, kommun@harryda.se
Marks kommun, markskommun@mark.se
Bollebygds kommun, kommunen@bollebygd.se
Borås Stad, boras.stad@boras.se ras.stad@boras.se

Länsstyrelsen/ Samhällsbyggnadsenheten, Siri Himmelman, Olof Franzén, Andreas K Karlberg, Karin af Geijerstam, Johan Apelman, Johanna Stenberg, Nina Kiani Jansson
Naturavdelningen, Sven Arvidsson
Vattenavdelningen, Rebecca Härd och Charlotte von Bahr

Landsbygdsavdelningen, Stefan Gustafsson
Miljöskyddsavdelningen, Robert Ernstsson