



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Anna Hendén
Planarkitekt
Samhällsbyggnadsenheten
010-224 43 65
anna.henden@lansstyrelsen.se

Granskningsyttrande
2015-02-20

Diarienummer
343-42072-2014

Sida
1(15)

Trafikverket Region Väst
Ärendemottagningen, Region Väst
Dnr: TRV 2013/92333
Box 810
781 28 Borlänge

Yttrande över granskningshandling till järnvägplan för Västlänken i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Granskningshandling upprättad av Trafikverket, daterad 2014-12-01.

Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen bedömer att förslaget till järnvägsplan kommer att innebära en påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljön, Göteborgs innerstad. Länsstyrelsen anser dock fortfarande att riksintresset för kommunikation, Västlänken, ska lämnas företräde under förutsättning att påverkan på kulturmiljön begränsas avsevärt i enlighet med regeringens tillåtlighetsvillkor 1, och intrång kompenseras enligt miljöbalken (MB) 16 kap 9 §. Länsstyrelsen efterfrågar vidare kompletteringar inom en rad andra områden. Listan på sidan två och tre ger en överblick över vad som efterfrågas. Generellt anser Länsstyrelsen att väsentliga delar från MKB saknas i planbeskrivningen för att ge en rättvisande bild av Västlänkens konsekvenser och vilka åtgärder som Trafikverket åtar sig att genomföra. De handlingar som ska fastställas saknar också vissa skyddsåtgärder och de tillfälliga markanspråken behöver motiveras utförligare. I planbeskrivningen beskrivs delområden med olika detaljeringsgrad varför en helhetsbild av projektets påverkan är svår att få. Därtill anger järnvägsplan och detaljplan olika uppgifter och behov av markanspråk varför det också bidrar till en otydlighet.

Bakgrund

Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig om förstudien och fattat beslut om betydande miljöpåverkan 2003-05-21. Länsstyrelsen har även yttrat sig över järnvägsutredningen 2006-06-27 samt inför tillåtlighetsprövningen enligt 17 kap. miljöbalken 2012-06-14 och 2012-09-18 samt över samrådshandling lägesrapport maj 2013-06-28 och lägesrapport november 2013-12-13. Länsstyrelsen har också godkänt miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för järnvägsplanerna Västlänken och Olskroken planskildhet 2014-11-20. Vid sidan om processen med järnvägsplanen för Västlänken yttrar sig Länsstyrelsen inom ramen för detaljplanerna för järnvägstunneln Västlänken och processerna för tillstånd för vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet.

Motiv för Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen ger sina synpunkter på järnvägsplanen med stöd av vad en sådan ska innehålla enligt 2 kap 9 § Lagen om byggande av järnväg. Läns-

styrelsen bevakar också allmänna intressen och bedömer om planen är förenlig med tillstånd enligt 2-4 kap MB och 5:3 MB. Vi jämför också planen mot villkoren i regeringens tillåtlighetsbeslut. Motiveringen är uppdelad på två rubriker; *Följande krävs för Länsstyrelsens tillstyrkan av järnvägsplanen och övriga synpunkter.*

Följande krävs för Länsstyrelsens tillstyrkan av järnvägsplanen

Länsstyrelsens uppfattning är att en rad sakområden behöver kompletteras innan planen kan tillstyrkas. Nedanstående lista ger en överblick över samtliga kompletteringar som krävs:

1. Riksintresse för kulturmiljö

- 1.1 Påtaglig skada och villkor: *villkor 1 måste genomsyra projektet samt kompensationsåtgärder och ytterligare anpassningar måste vidtas.*
- 1.2 Bedömningar av anpassning till kulturmiljön: *Länsstyrelsen anser inte att tillräckliga anpassningar genomförts, ytterligare samråd måste ske. Justeringar i planen kan bli nödvändiga.*
- 1.3 Handlingsprogram för tillvaratagande av kulturmiljö: *programmet måste utvecklas.*
- 1.4 Specifika synpunkter inför fortsatt arbete med järnvägsplanen: *precisering av vad som behöver beskrivas ytterligare i järnvägsplanen.*
- 1.5 Tillfälliga nyttjanderätter: *beskrivning av hur Trafikverket avser att säkerställa skyddsåtgärder och motiv till ytornas omfattning/placering.*

2. Risk och säkerhet

- 2.1 Översvämning: *fastställelse av översvämningssäkring av öppningar till Västlänken.*
- 2.2 Stängsel: *måste behandlas i planbeskrivning och fastställas.*
- 2.3 Brandskydd: *måste behandlas i planbeskrivning och fastställas.*
- 2.4 Brandgasschakt: *måste klarlägga risk för allmänhet vid brand.*
- 2.5 Serviceschakten: *planbeskrivning behöver förtydligas.*
- 2.6 Plan för säkerhet: *komplettering av handlingen krävs.*
- 2.7 Länsstyrelsens ledningsplats: *krisledning under bygg- och driftsskede av Västlänken måste säkerställas.*

3. Vatten

- 3.1 Redovisade ytor för vattenrening: *behöver beskrivas både för drift- och byggskede, bestämmelsen "utlopp dagvatten tunnel" behöver omformuleras.*
- 3.2 MKN vatten: *konsekvenser på MKN behöver beskrivas i planbeskrivningen.*

4. Natur

- 4.1 Natura 2000: *frågan måste vara tillräckligt utredd.*
- 4.2 Biotopskydd: *planen måste hantera försiktighetsmått, skydds- och kompensationsåtgärder.*

- 4.3 Tillfällig nyttjanderätt: *ytornas storlek måste motiveras utförligare med fokus på Bergslagsparken och området vid Station Haga.*

5. Miljö

- 5.1 MKN luft: *förutsättningarna i luftutredningarna måste stämma överens med det som järnvägsplanen medger.*
- 5.2 Åtgärdsmetoder för stömljud: *planen behöver beskriva och fastställa riktvärden i bilaga 1. Måttliga åtgärdsmetoder behöver utredas vidare och specificeras i fastställelsen.*
- 5.3 Buller och vibrationer från ventilationskonstruktioner: *placering behöver utredas, framgå i planbeskrivning och i bilaga 1 att buller och vibrationer från ventilationskonstruktioner kommer dämpas så att riktvärden kommer innehållas.*
- 5.4 Buller vid tunnelmynningar: *buller i bostäder vid tunnelmynningar behöver hanteras så att riktvärden för buller innehålls.*
- 5.5 Åtgärder för boende och känsliga grupper/verksamheter i byggskedet: *redovisning av känsliga verksamheters lokalisering och redogörelse för skyddsåtgärder.*
- 5.6 Masshantering: *en övergripande strategi för arbetet med över-skottsmassor behöver presenteras. Klargöra frågan om mellanlagring samt användningen av tillfälliga ytor.*
- 5.7 Förorenad mark: *planbeskrivning behöver kompletteras med uppgifter från MKB.*

1. Riksintresse för kulturmiljö

1.1 Påtaglig skada och villkor

Länsstyrelsen gör bedömningen att järnvägsplanen innebär påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljön, Göteborgs innerstad. Bedömningen grundar sig på en samlad bild av flera ingrepp i exempelvis Skansen Lejonet, Haga Kyrkoplan, Johannebergs landeri och fornlämningar utmed sträckan. Järnvägsplanens påverkan på befästningsverken innebär dessutom de mest omfattande ingreppen sedan de revs ovan mark, enligt raseringskontraktet 1807.

Länsstyrelsen yttrade sig inom ramen för tillåtligheten för järnvägsplanen för Västlänken (2012-06-14) och gav riksintresset för kommunikation företräde framför riksintresset för kulturmiljö, under förutsättning att en breddning av utredningskorridoren längs södra älvstranden studerades i syfte att möjliggöra en linjesträckning så att påtaglig skada kunde undvikas på riksintresset för kulturmiljövården. Trots att en breddning av korridoren genomförts kan länsstyrelsen nu konstatera att påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö ändå inte undviks. Det beror på att det sedan länsstyrelsens bedömning av påverkan på riksintresset 2012-06-14 har tagits fram ytterligare kunskapsunderlag rörande ingreppen i och värdet av den påverkade kulturmiljön. Exempelvis har fornlämningsbilden vid Skansen Lejonet, Rosenlund och Johannebergs landeri och ingreppen i såväl dessa som flera parkmiljöer börjat tydliggöras. Länsstyrelsen anser dock att riksintresset för kommuni-

kation fortfarande ska lämnas företräde under förutsättning att påverkan på kulturmiljön begränsas avsevärt i enlighet med tillåtlighetsvillkor 1, och intrång kompenseras enligt MB 16 kap. 9 §.

Ett led i att begränsa påverkan på kulturmiljön är att låta det av regeringen ställda villkoret i beslutet om tillåtlighet för Västlänken (2014-06-26), ”att så långt möjligt begränsa skadan på kulturmiljön”, få betydligt större genomslag i järnvägsplanen. Planen medger, utöver schakt i känsliga och välbevarade kulturmiljöer för själva järnvägstunneln, även schaktning utanför tunneln för stationsuppgångar och tekniska anläggningar. Planen medger även ytterligare ingrepp för stora arbets- och transportytor i anslutning till schakten. Länsstyrelsen kan inte se att ingreppen utanför själva tunneln tagit tillräcklig hänsyn till kulturmiljön. Länsstyrelsen finner därför att järnvägsplanen i dess nuvarande utformning inte säkerställer att påverkan på riksintresset för kulturmiljö så långt möjligt begränsas. Vidare saknar redovisningen av regeringens villkor 1 (kap 2.6.3) ordet *utformningen*. Länsstyrelsen vill betona detta då det är viktigt att poängtera att både lokaliseringen och utformningen av Västlänken är viktig för måluppfyllelsen. Länsstyrelsen anser att just utformningen av projektet, med hänsyn till kulturmiljön, behöver bearbetas vidare. Länsstyrelsen anser att tolkningen av innebörden av villkor 1 och hur man avser att uppfylla det behöver tydliggöras och konkretiseras. Planbeskrivningen behöver även belysa den del av villkoret som tar upp att berörda fornlämningar så långt möjligt ska bevaras, synliggöras och införlivas i den nya anläggningen. Uppfyllelsen behöver också avspeglas på järnvägsplanens plankartor.

1.2 Bedömningar av anpassning till kulturmiljön

Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets bedömning att skadorna på riksintresset för kulturmiljön blir måttliga enbart genom anpassning av tunnelns lokalisering och utformning. Länsstyrelsen delar heller inte Trafikverkets bedömning att stor hänsyn tagits till kulturmiljön och andra värden i stadsmiljön vid placering och utformning av stationsuppgångar och andra anläggningar ovan jord och att detta sammanvägt ger god måluppfyllelse, så som anges i planbeskrivningen. Det är synnerligen angeläget att Trafikverket, Göteborgs Stad och länsstyrelsen i den fortsatta planprocessen skyndsamt inom ramen för samråd kring regeringens tillåtlighetsvillkor kommer fram till hur man i möjligaste mån kan begränsa den negativa påverkan på de kulturhistoriska värdena som berörs av järnvägstunneln. Det gäller bland annat att tillgängliggöra och införliva fornlämningarsamt minimera intrången i parker och alléer. Eftersom projektet bedöms innebära påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljön behöver kompensationsåtgärder enligt MB 16 kap. 9§ genomföras. Denna fråga behöver tas upp i pågående samråd kring villkor 1, mellan Trafikverket, Göteborgs Stad och länsstyrelsen. Länsstyrelsen vill framhålla att resultaten av samråden kan komma att behöva arbetas in i såväl järnvägsplanen som detaljplanerna och det kan inte uteslutas att ytterligare reglering i planerna krävs.

1.3 Handlingsprogram för tillvaratagande av kulturmiljö

Handlingsprogrammet är en av de handlingar i järnvägsplanen som måste utvecklas och avspeglas i planbeskrivningen för att Länsstyrelsen ska kunna tillstyrka järnvägsplanen. Handlingsprogrammet för kulturmiljö ska säkerställa att kulturmiljövärdena tas tillvara genom alla skeden, med målsättning att förebygga skador och minimera påverkan på kulturmiljöer och riksintresset för kulturmiljö. Länsstyrelsen anser att handlingsprogrammet behöver förtydligas avseende både påverkan och åtgärder för byggnader och fornlämningar. Länsstyrelsen anser även att det saknas en redovisning av hur park- och allémiljöer som en del av det gröna kulturarvet ska säkerställas och omhändertas i processen. En strategi och tidplan för det fortsatta arbetet behöver redovisas. Strategin behöver innehålla bland annat framtagande av en plan för skyddsåtgärder mot påverkan av vibrationer från sprängning, schaktning och tunga transporter. Avseende fortsatt arbete med kontrollprogram för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och fornlämningar ska dessa redovisas och samrådas med länsstyrelsen och en tidplan för detta ska anges. Handlingsprogrammets föreslagna åtgärder för att förtydliga kulturmiljöns värden måste utvecklas, samrådas och förankras med berörda parter. Trafikverkets tolkning av villkor 1 behöver redovisas och samrådas med Länsstyrelsen, Riksantikvarieämbetet och Göteborgs Stad samt inarbetas i handlingsprogrammet.

1.4 Specifika synpunkter inför fortsatt arbete med järnvägsplanen

Dolda fornlämningar

Fornlämningar under mark har endast i mycket begränsad omfattning kunnat förundersökas inom ramen för planarbetet. Då exakt lokalisering och bevarandegrad kan ha betydelse för möjligheten att bland annat införliva och synliggöra befästningslämningar i anläggningen bör förutsättningarna för genomförandet av kompletterande förundersökningar snarast samrådas med länsstyrelsen. Kompletterande förundersökningar kan även komma att krävas för att begränsa skador inom redovisade arbetsområden med mera. Länsstyrelsen vill se en redovisning av hur hänsyn har tagits till dolda fornlämningar vid lokalisering och utbredning av arbetsområdena.

Alléer och parkmiljöer

Nuvarande utformning av järnvägsplanen medför omfattande ingrepp i trädmiljöerna i Bergslagsbanans stationspark, Johannebergs landeri, Kungsparken, Nya Allén och till viss del även Haga Kyrkoplan. Läge och omfattning av järnvägsanläggningens stationsuppgång i Kungsparken innebär ett stort öppet schakt utanför själva tunnelschaktet, vilket medför ytterligare ingrepp i parken och Nya Allén av betydande omfattning. För att i enlighet med regeringens villkor för tillåtlighet minimera ingreppen i fornlämning och den känsliga parkmiljön anser länsstyrelsen att placeringen av stationsuppgången behöver studeras ytterligare i syfte att begränsa skadan.

I planbeskrivningen kap 4.9.1, avsnittet Skyddsåtgärder och försiktighetsmått, behöver det finnas uppgifter om hur träd, parker och alléer ska hantteras under byggskedet. I planbeskrivningen behöver det också finnas en de-

taljerad redovisning av vilka träd man avser att bevara, flytta, återplantera respektive nyplantera (se Biotopskydd sidan 10).

Av beskrivningen framgår att som ”skadeförebyggande åtgärder” kan delar av befästningsverken öppnas upp samt att landeriparken kan restaureras och att detta kommer att prövas inom ramen för programmet. Vad som menas med denna prövning behöver förtydligas. Länsstyrelsen anser inte att föreslagna åtgärder enligt ovan är skadeförebyggande utan snarare åtgärder för synliggörande av bevarade/återställda kulturmiljöer.

Haga Kyrkoplan

Länsstyrelsen anser att de föreslagna brandgasschaktens placering på Haga kyrkoplan är olämpliga med hänsyn till deras påverkan på kulturmiljön. Göteborgs Stad har, i samrådsförslaget till detaljplan för den nya stationen vid Haga, föreslagit ett större brandgasschakt framför Smyrnakyrkan. Detta alternativ ser Länsstyrelsen som positivt, eftersom det skulle begränsa påverkan på parkmiljön. Ett brandgasschakt vid Smyrnakyrkan hamnar utanför den tillåtlighetsprövade järnvägskorridoren. Enligt MB 17 kap. 8 § får länsstyrelsen tillåta en mindre avvikelse från tillåtlighetsbeslutet om det finns särskilda skäl. Länsstyrelsen anser att en placering av brandgasschakten utanför Haga kyrkoplan, för att begränsa intrånget i parkmiljön och riksintresset för kulturmiljön, är ett sådant särskilt skäl.

Ljusschakt (lanterniner) föreslås vid alla stationerna och vid just station Haga föreslås de såväl på Haga Kyrkoplan som i Kungsparken. Länsstyrelsen bedömer att ljusschakt är acceptabelt vid station Centralen och station Korsvägen men bedömer att de kommer innebära en stor påverkan på riksintresset för kulturmiljön vid station Haga om de placeras på Haga Kyrkoplan. Länsstyrelsens uppfattning är att inga lanterniner eller andra ovanjordsanläggningar till tunneln ska förekomma på Haga Kyrkoplan eftersom sådana innebär fragmentisering av parkytor och försvårar planteringarnas bibehållande och återställande. Om en eventuell lanternin ska kunna placeras i Kungsparken ska denna vara så utformad att intrång i grönytan i möjligaste mån minimeras.

I planbeskrivningen kap. 3.9.1 anges att bland annat dagbrunnar ska anläggas vid station Centralen. Dessa brunnar upptar relativt stora ytor på marken. Länsstyrelsen vill ha ett förtydligande om sådana kan bli aktuella även för station Haga. Om brunnar planeras att anläggas ska placering av dessa ske med största hänsyn tagen till kulturmiljövärdena och behöver således hanteras i Handlingsprogrammet för kulturmiljö.

Renströmsparken

Station Korsvägens västra uppgång inklusive tekniska anläggningar norr om byggnaden föreslås placerad i utkanten av parken. Platsen i denna del av riksintresset, som inte är närmare behandlad i MKB:n och dess kulturmiljöbilaga, präglas av samspelet mellan parken och villabebyggelsen på berget ovanför kvarteret Fågelsången. Länsstyrelsen anser att stationsuppgång med

tillhörande ventilationstorn ska placeras så att de befintliga kvaliteterna i landskapsbilden bibehålls. Frågan behöver därför hanteras i järnvägsplanen.

Landeriet Johanneberg

I järnvägsplanen anges att landeribyggnadens fönster, dörrar, kakelugn med mera kommer att demonteras i samband med schaktning för tunnelbygget, då byggnadens bibehållande möjliggörs genom att grunden avväxlas på balkar. Att en antikvarisk-teknisk dokumentation med program för återställande ska tas fram behöver återges i handlingsprogrammet för tillvaratagande av kulturmiljö.

Skansen Lejonet

I planbeskrivningen kap 3.3 anges att järnvägstunneln genom Gullberget ska passera cirka 15 meter under Skansen Lejonet. Länsstyrelsen saknar redovisning av hur Trafikverket avser att säkerställa att inga skador uppstår på byggnadsminnet och omgivande befästningsverk.

Öster om Gullberget föreslås järnvägen gå i ett tråg innan den passerar under berget. Ett öppet tråg skulle enligt Länsstyrelsens bedömning utgöra ett påfallande visuellt negativt inslag i den historiskt betydelsefulla miljön. Länsstyrelsen anser att det är av stor vikt att den begränsning av påverkan på riksintresset och på fornlämningsmiljön som en överdäckning skulle innebära säkerställs i järnvägsplanen. Länsstyrelsen efterfrågar en fördjupad studie kring överdäckning av tråget för att begränsa skadan på den kulturhistoriskt värdefulla miljön.

Residenset

På sidan 30 i planbeskrivningen anges att bergtäckningen under Residenset är bedömd till cirka 7 meter över tunneltaket (i MKB står 8 meter). Avståndet understiger det av Göteborgs stad angivna minimimåttet, i detaljplanehandlingarna för järnvägstunneln, till ovanliggande anläggningar på 10 meter. Länsstyrelsen vill ha en redovisning hur Trafikverket ska säkerställa att någon skada på byggnaden inte uppstår. Länsstyrelsen anser att byggnadens kulturhistoriska status och ingreppets tekniska komplexitet motiverar en särskild hantering utöver kontrollprogrammet, med fördjupad utredning av skyddsåtgärder mot skador på byggnadsminnet i bygg- och driftskede.

Stora Hamnkanalen

Länsstyrelsen efterfrågar ett kulturhistoriskt underlag med program för återuppbyggnad av kajer med mera i enlighet med befintligt utseende. En plan för upprättandet ska framgå av handlingsprogrammet för tillvaratagande av kulturmiljö.

1.5 Tillfälliga nyttjanderätter (se även avsnitt 4.3)

Byggarbeten Centralen

Länsstyrelsen ifrågasätter järnvägsplanens ianspråktagande av hela Bergslagsparken med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden. Länsstyrelsen anser inte att ett framgång av järnvägsplanen att ett sådant omfattande intrång är motiverat med tanke på parkens bevarandevärden och risken för skador.

Byggarbeten Station Haga

Enligt plankartorna innebär arbetsytor, transportvägar och tillfälliga trafiklösningar under byggtiden att ytterligare träd får tas ned långt utanför det cirka 80 meter breda schaktet för järnvägstunneln. Sidoschakten för stationsuppgångar på vardera sidan av tunnelschaktet ökar den totala schaktbredden till cirka 160 m. Genom tillkommande ingrepp i parkmark för arbets- och trafikytor väster om schakten görs ytterligare intrång i Nya Allén på en sträcka av cirka 190 m. Enligt beskrivningen tas ca 80-100 träd ned men av plankartorna framgår att minst 112 träd står inom berörda arbetsområden. Länsstyrelsen saknar en plan för bevarande eller tillvaratagande av parkmiljön utifrån riksintresse för kulturmiljö-perspektivet. Schakten och tillfällig nyttjanderätt för trafikomläggning och byggtrafik tar park- och allémark i anspråk med en bredd av totalt 350 m och kan antas även beröra fornlämning. Länsstyrelsen undrar hur avvägningen gjorts mot riksintresset för kulturmiljö, och regeringens tillåtlighetsvillkor, med tanke på ingreppens stora omfattning i kulturmiljön.

Länsstyrelsen efterlyser en tydlig redovisning av hur angivna arbets- och trafikområden är avsedda att användas under byggskedets olika etapper. Länsstyrelsen efterlyser även en redovisning av vilka skyddsåtgärder som kan vara möjliga för att säkerställa befästningsverken under mark samt påverkan på känslig bebyggelse.

Byggarbeten Station Korsvägen

Tillfällig nyttjanderätt berör delar av landeriparken söder om tunnelschaktet. Här medges arbetsområde för jord- och bergschakt. Länsstyrelsen ställer sig frågande till områdets omfattning, vilket innebär ytterligare ingrepp i fornlämningen. Station Korsvägens västra uppgång, vid Renströmsparken, föreslås placerad i utkanten av parken tillsammans med tekniska anläggningar norr om byggnaden. Planen anger att trappan och muren i bergsslutningen ska ingå i arbetsområdet där schaktning medges. Länsstyrelsen anser att om trappa och mur ska ingå i området för tillfälligt markanspråk så måste järnvägsplanen redogöra för hur dessa säkerställs.

Byggarbeten Packhusplatsen

Tillfällig nyttjanderätt inom vilken arbete med jordschakt medges berör området med befästningslämningar väster om tunnelschaktet samt gränsar till värdefull bebyggelse längs Packhusplatsen. Länsstyrelsen vill se en redovisning av vilka skyddsåtgärder som ska vidtas för bevarande av befästningsverk under mark samt den påverkan på känslig bebyggelse som kan orsakas av vibrationer och grundvattenförändringar.

2. Risk och säkerhet

2.1 Översvämning - öppningar till Västlänken

Samtliga öppningar till Västlänken, även anläggningar ovan mark som ligger utanför¹ området för översvämningssäkring² måste översvämningssäkras (för både regn och högvatten) och det ska säkerställas i planen genom någon av de handlingar som fastställs. Öppningen vid servicetunnel måste beaktas särskilt då denna inte omfattas av underlagsrapporten.

2.2 Stängsel

I *Plan för säkerhet* tas planerade skyddsåtgärder i Västlänkens anslutningar vid Olskroken och Almedal upp, en av dessa är stängsel. Länsstyrelsen anser att stängsel både ska fastställas på aktuella delar i plankartan och beskrivas i planbeskrivningen.

2.3 Brandskydd

I järnvägsplanen saknas ett säkerställande av brandskydd av fasader på ett antal byggnader, vilket tas upp som åtgärd i järnvägsplanens MKB. Länsstyrelsen anser att ett erbjudande av åtgärderna ska fastställas och ska omfatta dimensionering av de brandskyddade fasaderna, vilken brandklass som minst ska uppnås och vilka fastigheter samt fasader som ska skyddas. Om åtgärderna för någon fastighet avviker från det som anges i MKB:n ska det motiveras i planbeskrivningen.

2.4 Brandgasschakt

Det måste klarläggas om utsläpp av brandgaser vid brandgasschakten kan utgöra en fara för allmänheten, vid en brand i Västlänken. Om så är fallet måste åtgärder utredas och säkerställas i någon av de delar av järnvägsplanen som fastställs.

2.5 Serviceschakten

I planbeskrivning anges olika uppgifter om hissar och trappor i serviceschakten. Det är av vikt att serviceschakt och insatsvägar vid stationerna innehåller separerade insats- och utrymningsvägar, och det ska i båda dessa vägar finnas både hiss och trappor. Planbeskrivningen behöver förtydligas i detta avseende.

2.7 Plan för säkerhet

Länsstyrelsen anser att Plan för säkerhet måste kompletteras med beskrivning av två delar: "Hur ska nya risker identifieras och omhändertas?" och "Hur ska avvikelser och ändringar hanteras?".

¹ Detta rör öppningar i området kring Renströmsparken, Föreningsgatan samt öppning vid servicetunnel Haga.

² Området är utpekad i underlagsrapporten *Klimatförändring och översvämningssäkring*.

2.8 Länsstyrelsens ledningsplats

Länsstyrelsen vill upplysa om att vid Residenset passerar Västlänken nära länsstyrelsens ledningsplats. Vid en kris ska denna omgående kunna tas i bruk. Ledningsplatsen innehåller utrustning som är kritisk vid en krissituation men även för länsstyrelsens dagliga verksamhet.

Vid arbeten i närheten av krisledningsplatsen måste kontaktpersoner på Trafikverket finnas tillgängliga för länsstyrelsen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Detta för att störande arbeten i Västlänken omedelbart ska kunna avbrytas vid en krissituation eller om störningar uppstår. Det är vidare viktigt att nödvändiga försiktighetsåtgärder under anläggningsskedet och driftsskedet utreds. Residenset är i planen markerat som ett av de områden som kräver extra vibrationsdämpande åtgärder. Det är av vikt att även ledningsplatsen tas med när behovet av vibrationsdämning utreds.

3. Vatten

3.1 Redovisade ytor för vattenrening

Driftsskedets avsättnings- och utjämningsmagasin i tunnel och tråg ska redovisas som skyddsåtgärder och ytbehovet ska preciseras. Läget för utsläppspunkten för dagvatten från tunneln är inte utredd och har inte behandlats i järnvägsplanens MKB. För att inte föregå kommande miljöbalks-ärende gällande vattenhantering behöver angivelsen (symbol och text) på plankartan ändras från ”utlopp dagvatten tunnel” till ”anslutning dagvatten tunnel”.

Vidare anser Länsstyrelsen att det i bilagan över ytor med tillfällig nyttjanderätt tydligt ska framgå att vattenrening inryms.

3.2 MKN Vatten

I planbeskrivningen behöver inverkan på aktuella miljökvalitetsnormer för vatten beskrivas och konsekvenser för yt- och grundvatten redovisas.

4. Natur

4.1 Natura 2000

Länsstyrelsen vill upplysa om att frågan om eventuell påverkan på Natura 2000-området Säveån, nedre delen, måste vara tillräckligt utredd innan fastställelse av järnvägsplanen. Om det inom ramen för järnvägsplanen inte kan uteslutas att Natura 2000-området (och arter knutna till området, framför allt lax) påverkas av projektet, måste Natura 2000-frågan prövas i tillsammans med tillståndsansökan för vattenverksamhet hos Mark- och miljödomstolen.

4.2 Biotopskydd

Länsstyrelsen saknar en redogörelse för hur frågan om skyddade biotoper, i form av alléer, har beaktats. Länsstyrelsens uppfattning är att järnvägsplanen ska innehålla uppgifter om vilka försiktighetsmått, skydds- och kompensationsåtgärder som vidtas inom planområdet. Beträffande kompensat-

ionsåtgärder som förläggs utanför planområdet får dessa säkerställas i annan ordning, men länsstyrelsen anser fortfarande att Trafikverket måste visa att så kommer att ske inför fastställelse av järnvägsplanen. (Se också Alléer och parkmiljöer sidan 8).

4.3 Tillfällig nyttjanderätt (Se även avsnitt 1.5)

Intrången i värdefulla park- och naturmiljöer för ianspråktagandet med tillfällig nyttjanderätt är inte tillräckligt motiverade och reglerade. Eftersom planen inte presenterar vilka skyddsåtgärder som Trafikverket åtar sig att göra så anser länsstyrelsen att de tillfälliga nyttjanderätterna medger omotiverat stora ingrepp i natur- och kulturmiljön utöver det som krävs för den färdiga anläggningens drift. Länsstyrelsen kan inte tillstyrka en järnvägsplan som tillåter så stora markintrång i känsliga miljöer utan att ytornas storlek motiveras utförligare och skyddsåtgärder vidtas. Vid alla tre stationslägen har länsstyrelsen invändningar över ytorna för tillfällig nyttjanderätt:

Station Centralen

Länsstyrelsen ifrågasätter järnvägsplanens ianspråktagande av hela Bergslagsparken med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden (yta T4₀₃₋₈₀ och T2₀₃₋₁₀). Länsstyrelsen anser inte att ett framgång av järnvägsplanen att ett sådant omfattande intrång är motiverat med tanke på parkens bevarandevärden och risken för skador. Trafikverket behöver i järnvägsplanen redovisa hur de kommer säkerställa att skador inte uppkommer.

Station Haga

Länsstyrelsen anser inte att det framgång av järnvägsplanen att det omfattande ianspråktagandet av Kungsparken och ingreppen i alléerna för tillfällig nyttjanderätt under byggtiden är motiverat (bland annat yta T7₀₂₋₁₀, T5₀₂₋₁₀, T7₀₂₋₆₀, T7₀₂₋₇₀). De trafikomläggningar som beskrivs medför mycket omfattande ingrepp i mycket värdefulla parkmiljöer och alléer som går betydligt utöver det som behövs för själva tunneln och stationen. Alternativa trafikomläggningar och arbetsvägar måste studeras och presenteras i syfte att minska ingreppen. En redovisning av hur Trafikverket avser att säkerställa att skador inte uppkommer behöver finnas i järnvägsplanen.

Station Korsvägen

Länsstyrelsen anser inte det framgång av järnvägsplanen att ianspråktagandet av parken vid Landeriet med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden är tillräckligt motiverat. Trafikverket behöver även här redovisa hur de kommer säkerställa att skador inte uppkommer.

5 Miljö

5.1 MKN Luft

Höjderna på ventilationstorn och tryckutjämningschakt är inte fastställda i järnvägsplanen vilket medför att dessa kan göras mycket lägre än vad som varit förutsättningarna i luftutredningarna. Länsstyrelsen anser därför att det i dagsläget är osäkert om MKN för partiklar (PM₁₀) kan komma att överskridas i närheten av ventilations- och tryckutjämningschakt. För att Länsstyrelsen ska kunna tillstyrka planen måste det vara säkerställt att PM₁₀ inte

överskrids, därför måste antingen nya beräkningar av PM_{10} tas fram utifrån de förutsättningar som järnvägsplanen medger eller så behöver järnvägsplanen fastställa tornens höjd enligt givna förutsättningar i luftutredningarna.

5.2 Åtgärdsmetoder för stomljud

Länsstyrelsen påminner om att regeringen i beslutet om Västlänkens tillåtlighet "förutsätter att Trafikverket har en mycket hög ambitionsnivå när verket vidtar skyddsåtgärder eller försiktighetsmått mot buller, stomljud och vibrationer".

Det är av största vikt att Trafikverket inför tillstyrkan säkerställer att projektspecifika riktvärden för stomljud i drift kommer kunna innehållas. Det måste framgå både i planbeskrivningen och i bilaga 1 vilka riktvärdena är, att de kommer kunna innehållas samt vilken måttlig åtgärdsmetod (elastisk befästning respektive mjukt spårplattunderlag) som kommer användas var utmed tunnelsträckan. Därtill måste det förtydligas i planbeskrivningen samt bilaga 1 att stomljudsdämpande åtgärder kommer utföras utmed *hela* tunnelsträckan, med hänvisning till aktuell tabell (nuvarande 4.11).

Utifrån de beräkningsvärden som länsstyrelsen har tillgängliga (underlagsrapport Buller, stomljud och vibrationer från den 29 november 2013) säkerställs inte att riktvärdena innehålls om mjukt spårplattunderlägg används på hela sträckan där måttlig åtgärdsnivå krävs, då det endast dämpar ca 5-10 dB. Länsstyrelsen kan inte utifrån befintligt beräkningsunderlag se att mjukt spårplattunderlag ger tillräcklig dämpning. Järnvägsplanen behöver visa att valda åtgärdstekniker har tillfredsställande effekt och tar höjd för osäkerheter i beräkningarna.

5.3 Buller och vibrationer från ventilationskonstruktioner

Det ska framgå i planbeskrivningen och bilaga 1 att ventilationskonstruktioner och övriga fasta installationer som kan ge upphov till störande buller och vibrationer, kommer att utformas och förses med sådan dämpning att riktvärden inomhus (FoHMFS 2014:13) och utomhus (Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller) inte kommer att överskridas.

Fläktar i ventilationsinstallationer orsakar bland annat lågfrekvent buller, vilket kan vara svårt att åtgärda i efterhand. Placeringen kan därmed vara avgörande. Därför behöver ljudemissioner och åtgärder utredas innan fastställelse för att visa att det är möjligt att innehålla riktvärdena på nuvarande platser. Detta gäller främst Fogelbergsparken, där ventilationsinstallationen är flyttad närmare bostäder, men även Föreningsgatan.

5.4 Buller vid tunnelmynningar

Bostäder öster om Mejerigatan behöver erbjudas kompletterande utredningar och eventuella åtgärder, i likhet med Krokslätt 15:8. Det behöver framgå i planbeskrivningen när dessa utredningar och åtgärder kommer genomföras samt att inomhusriktvärden riktvärden för buller kommer innehållas.

5.5 Åtgärder för boende och känsliga grupper/verksamheter i byggskedet

Det behöver tydliggöras i planbeskrivningen hur Trafikverket kommer att arbeta för att minimera störningar under byggskedet, särskilt för boende och känsliga grupper/verksamheter. Under avsnitt 4.9.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått saknas skyddsåtgärder som föreslagits i MKB och som uppenbart kommer att behöva användas, såsom tillfälliga skärningsskydd vid arbetsområden, dämpning av fläktbuller, anpassning av arbetstider och tystare arbetsmetoder. Trafikverket bör specificera platser för skyddsåtgärder i den mån det är möjligt. Det behöver tydligare framgå om åtgärder kommer att erbjudas då behov finns.

I MKB betonar Trafikverket att de har ett särskilt fokus på känsliga grupper och verksamheter, såsom skolor, förskolor och vårdlokaler. Länsstyrelsen efterlyser detta i järnvägsplanen. Trafikverket behöver redovisa var verksamheter med känsliga grupper finns i dagsläget samt när inventeringen av dessa skyddsobjekt kommer uppdateras.

5.6 Masshantering

För att uppfylla miljöbalkens 2 kap 5§ anser länsstyrelsen att det måste framgå hur återvinning av massor möjliggörs inom järnvägsplanen. Trafikverket skriver i MKB:n att målsättningen är att en stor andel av massorna utöver de cirka fem miljoner kubikmeter som anges för återfyllnad ska kunna användas inom eller utom projektet. Vidare står att lämpliga områden för mellanlagring är begränsade men att området för kombiterminalen i Gullbergsvass kan vara ett tänkbart område. Både i plan- och byggbeskrivningen står att cirka en halv miljon kubikmeter massor ska kunna återanvändas men att mellanlagring är en förutsättning för detta. Samtidigt framgår att ytor inte kommer att avsättas för att mellanlagra massor inom planområdet. Trafikverket måste därför klargöra om mellanlagring kommer att ske inom projektet och hur frågan om återanvändning planeras att hanteras. Därtill behöver det tydliggöras hur mycket ytterligare transporter det skulle innebära om mellanlagring inte sker i närområdet.

För att säkerställa att tillräckliga ytor avsätts för masshantering anser länsstyrelsen att det behöver redovisas mer utförligt i bilaga 2 eller byggbeskrivningen vad de tillfälliga ytorna ska användas till. Trafikverket behöver per yta/byggsedel ange exempelvis hur stora mängder massor som beräknas uppkomma, hur mycket som avses lagras i upplag, återanvändas respektive transporteras bort samt eventuell annan hantering som kräver utrymme såsom sortering och behandling.

I enlighet med tidigare samråd inom ramen för regeringens tillåtlighetsvillkor ska Trafikverket i järnvägsplanen redovisa en övergripande strategi för arbetet med att säkerställa lämplig avsättningen för Västlänkens över-skottsmassor. Det måste också tydligt framgå av järnvägsplanen att Trafikverket kommer att följa masshanteringsplanen.

5.7 Förorenad mark

I MKB:n för järnvägsplanen beskrivs förorenade områden på ett bra sätt. Här beskrivs bland annat övergripande åtgärds mål, vilka skyddsobjekt som finns, konsekvenser och åtgärder i bygg- och driftsskedet samt det fortsatta arbetet. Bland annat framgår det att kompletterande undersökningar och fördjupade riskbedömningar kommer att göras för olika delområden som grund för åtgärds mål och saneringsanmälningar samt att provtagning och klassificering av massorna kommer att ske enligt kontrollprogram. Ovanstående saknas i järnvägsplanens planbeskrivning, vilken därför behöver kompletteras.

Övriga synpunkter

Kontrollprogram

Länsstyrelsen vill påminna om att i enlighet med tidigare samråd angående regeringens tillåtlighetsvillkor ska Trafikverket lämna en preliminär version av kontrollprogram för skydd av yt- och grundvatten under både drift- och byggskede innan järnvägsplanen lämnas till Länsstyrelsen för tillstyrkan.

Artskydd

Länsstyrelsen saknar en redogörelse för järnvägsplanens påverkan på arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen. Då anläggandet av Västlänken berör förekomster av skyddade arter som till exempel knölnate, getlav och mindre hackspett kommer dispens eller artskyddssamråd krävas. Detta bör framgå av avsnittet 5.3.2 Tillstånd, lov och dispenser. Ur artskyddssynpunkt är det också lämpligt att det kommande kontrollprogrammet för träd även tar upp skyddsåtgärder för de skyddsvärda och rödlistade arter som är kopplade till träden som till exempel vissa lavar.

Cykelgarage

Länsstyrelsen har inom ramen för detaljplanerna för Västlänken yttrat sig om att nedgång till cykelgaraget i Allén innebär en stor påverkan på kulturmiljön. Länsstyrelsen vädjar därför till Trafikverket att bistå Göteborgs Stad att hitta nytt läge för nergång till ett cykelgarage vid station Haga.

Arbetstider

Föreslagna arbetstider är i dag mycket omfattande, i synnerhet med tanke på Västlänkens oerhört långa byggtid. Det är särskilt viktigt att begränsa störningar under kvälls- och nattetid så att boende får möjlighet till återhämtning. I vissa områden behöver även hänsyn tas till undervattensbuller och påverkan på exempelvis fisk. Länsstyrelsen förutsätter att detta kommer att diskuteras vidare inom tillståndsprövningen enligt miljöbalken.

Anläggningens läge utanför tillåtlighetkorridoren

I planbeskrivningen på sidan 124 anges att anläggningen går utanför tillåtlighetkorridoren. Om detta skulle innebära en avvikelse från regeringens tillåtlighetsbeslut behöver Länsstyrelsen fatta beslut enligt MB 17 kap 8§.

Servitut för järnvägsanläggningen i Kungsparken

Länsstyrelsen noterar att ett servitut avses att upprättas i Kungsparken. Länsstyrelsen vill upplysa om att inom ramen för detaljplanerna för Västlänken har Länsstyrelsen motsatt sig den föreslagna storleken på stationsbyggnaden.

Totalentreprenader- projektrisker

Länsstyrelsen yttrade sig över nationell plan 2013-10-01 (dnr 340-21076-2013). Länsstyrelsen meddelade att vi såg en risk med ökad användning av totalentreprenader och påtalade behovet av fördjupade utredningar. Länsstyrelsen vill återigen framhålla detta med tanke på masshanteringsfrågan. Frågor som kan få miljömässiga konsekvenser och kräva tillståndspliktiga åtgärder kan riskera att identifieras först i sena skeden i projekt och föra med sig kostnader för entreprenörer och myndigheter.

Detta yttrande har beslutats av funktionschef Nina Storsveen och föredragits av Anna Hendén, båda vid Länsstyrelsens funktion för Västsvenska Paketet. I den slutliga handläggningen av ärendet har Annika Svensson och Uffe Schultz, miljöskyddsavdelningen, Staffan Sedenmalm, kulturmiljöenheten samt Anna Malmros, Robert Ernstsson, Lena Emanuelsson, Jan Ottander, Johan Nimmermark, Sigrid Häggbom, Anna Vickman och Sven Arvidsson inom Länsstyrelsens funktion för Västsvenska Paketet, deltagit.

Nina Storsveen

Anna Hendén

Yttrandet har godkänts och signerats digitalt.

Kopia till:

Göteborgs Stad; Miljö- och klimatnämnden, Stadsbyggnadskontoret

Länsstyrelsen/

Annika Svensson, miljöskydd

Uffe Schultz, miljöskydd

Staffan Sedenmalm, kulturmiljö

Anna Malmros, miljöskydd

Robert Ernstsson, miljöskydd

Lena Emanuelsson, kulturmiljö

Jan Ottander, kulturmiljö

Sigrid Häggbom, vattenvård

Anna Vickman, vattenvård

Johan Nimmermark, skydd och säkerhet

Sven Arvidsson, naturvård

