



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

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

Yttrande
2015-08-26

Diarienummer
343-20081-2015

Sida
1(10)

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

Yttrande inför prövning av järnvägsplan för Västlänken i Göteborgs och Mölndals stad, Västra Götalands län

Granskningshandling daterad 2014-12-01, och reviderad 2015-08-17, objekt-nummer 2013/92333

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen tillstyrker järnvägsplanen.

Länsstyrelsens bedömning är att järnvägsplanen innebär påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård. I en avvägning mellan riksintresset för kommunikation och riksintresset för kulturmiljövård bedömer länsstyrelsen att riksintresset för kommunikation ska ges företräde.

Ärendet

Trafikverket har överlämnat en järnvägsplan till länsstyrelsen för yttrande och har begärt att länsstyrelsen ska yttra sig, enligt 2 kap 15 § lagen om byggande av järnväg. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) godkändes av länsstyrelsen den 11 november 2014. Järnvägsplanen har kungjorts mellan 10 december 2014 och 30 januari 2015.

Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig om förstudien och fattat beslut om betydande miljöpåverkan den 21 maj 2003. Länsstyrelsen har även yttrat sig över järnvägsutredningen den 27 juni 2006 samt inför tillåtlighetsprövningen enligt 17 kap. miljöbalken (MB) den 14 juni 2012 och den 18 september 2012 samt över samrådshandling lägesrapport maj den 28 juni 2013, lägesrapport november den 13 december 2013 och i samband med granskningen av järnvägsplanen den 20 februari 2015. Länsstyrelsen har också beslutat om mindre avvikelse från tillåtlighetsprövad korridor för Västlänken den 29 maj 2015. 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 bedömning

Länsstyrelsen grundar sitt yttrande inför prövning av järnvägsplanen på 2 kap 9 § lagen om byggande av järnväg, där det anges vad en sådan plan

ska innehålla. Länsstyrelsen bevakar också allmänna intressen och bedömer om planen är förenlig med tillstånd enligt 2-4 kap MB och 5 kap 3 § MB. Länsstyrelsen jämför också planen mot villkoren i regeringens tillåtlighetsbeslut. Järnvägsplanen hanterar driftsskedet och de ytor som ska användas under byggskedet. Länsstyrelsen tar därmed enbart ställning till de aspekter av projektet Västlänken som kan hanteras inom järnvägsplanens ram. Övriga aspekter, exempelvis avledning av grundvatten och vibrationer under byggskedet, kommer att hanteras i kommande prövningar enligt miljöbalken och inom det pågående arbetet med villkoren i regeringens tillåtlighetsbeslut.

Länsstyrelsen bedömer att järnvägsplanen belyser bakgrund och motiv för de åtgärder som föreslås i planen på ett tillfredsställande sätt. Vid planens utformning har de synpunkter på lokalisering och utformning som framförts i planeringsprocessen beaktats på ett rimligt sätt. Av de sex villkor som regeringen angivit i sitt tillåtlighetsbeslut den 26 juni 2014 för utbyggnad av Västlänken har villkor 6 rörande utarbetande av en plan för säkerheten uppfyllts och övriga fem har goda möjligheter att uppfyllas i enlighet med beslutet. Länsstyrelsen bedömer att ett genomförande av järnvägsplanen kommer att innebära påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård, Göteborgs innerstad, och länsstyrelsen har därför gjort en avvägning mellan riksintressena för kommunikation (Västlänken) och kulturmiljövård.

Trafikverkets åtgärder för att minska påverkan på kulturmiljön

Trafikverket har inom den tillåtlighetsprövade korridoren gjort anpassningar av järnvägsplanen för att så långt möjligt minska skadan på kulturmiljön. Länsstyrelsen bedömer att projektet Västlänken uppfyller den del av villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut för Västlänken som är rimlig att hantera inom ramen för järnvägsplanen. Parallelltunneln längs Södra älvstranden har ersatts av räddningsschakt för att göra ett så litet intrång som möjligt i befästningsverken. Genom att överdäcka tråget vid skansen Lejonet har negativ inverkan på fornlämningsmiljön, efter avvägning mot säkerhetsfrågan, minskats. De tillfälliga ytor som behövs under byggskedet för att kunna bygga Västlänken har placerats för att göra minsta möjliga inverkan på fornlämningarna längs sträckningen och spara så många träd som möjligt i Kungsparken och på Haga kyrkoplan. Där de tillfälliga ytorna av nödvändighet för byggskedets genomförande har placerats i konflikt med kulturmiljön har nyttjandet av dessa begränsats för att så långt möjligt skona kulturmiljön. När möjligheter inte längre funnits för att ytterligare begränsa skadan på kulturmiljön inom korridoren, har lösningar utanför korridoren sökts vilket resulterat i att ett brandgasschakt vid station Haga har placerats *utanför* korridoren. Länsstyrelsen bedömer att Trafikverkets åtgärder för minska påverkan på riksintresset uppfyller de krav som rimligen kan ställas i detta skede inom ramen för villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut.

Arbetet med att uppfylla villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut, i de delar som avser skedet efter järnvägsplanen, fortsätter efter att järnvägsplanen skickas in för prövning. Som en del i att uppfylla villkor 1 tar Trafikverket fram en handlingsplan för kulturmiljö med tre bilagor, Fornlämningar,

Byggnader och Det gröna kulturarvet (tidigare kallat kulturmiljöprogram). Trafikverket har för detta skede i processen kommit till en godtagbar nivå i framtagandet av både handlingsplanen och bilagorna. Handlingsplaner och åtgärdsprogram kommer bland annat att hantera möjligheter att införliva och synliggöra fornlämningar liksom utformning av överdäckningen vid skansen Lejonet. Länsstyrelsen kommer att delta i den fortsatta processen med dessa handlingar som sedan utmynnar i kontrollprogram och krav till entreprenörer. Där träd står på eller ska flyttas till mark med fornlämningar behöver i vissa fall avvägningar ske mellan flytt av träd och bevarande av fornlämningar vilket kommer ske genom tillståndsprovning enligt 2 kap. kulturmiljölagen (KML).

Riksintresse kommunikation och kulturmiljövård

I Västlänkens järnvägsplan behöver riksintressena för kommunikation och kulturmiljövård hanteras. Nedan redovisas riksintressena på en övergripande nivå.

Riksintresse för kommunikation

Västlänken är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § MB. Syftet är i första hand att öka kapaciteten på järnvägsnätet för att underlätta resandet i Göteborg och Västsverige. Genom att bygga en ny bana för regionala transporter genom Göteborg ökar kapaciteten på övriga delar av järnvägsnätet och Göteborgs central avlastas. Den ökade kapaciteten på övriga delar av järnvägsnätet gynnar flödet av godstransporter till och från Göteborgs hamn, Skandinavians största hamn. Västsveriges betydelse för gods-transporter är stor och bedöms fortsättningsvis vara det. Därför är också robusta godsstråk i Västsverige viktigt för hela Sveriges ekonomi.

Näringslivet i Göteborg och Västsverige behöver tillgång till en större arbetsmarknad för att vara konkurrenskraftigt. Genom effektivare pendlings- och tjänsteresor är detta möjligt. Västlänken bidrar till effektivare resor i Västsverige som helhet och ökar tillgängligheten till fler målpunkter i Göteborg. Västlänken är en del av det så kallade Västsvenska paketet. Syftet med det Västsvenska paketet är att skapa förutsättningar för och bidra till att uppfylla de politiskt antagna målen i både Göteborgsregionens kommunalförbunds program för Uthållig tillväxt och K2020 samt Västra Götalandsregionens vision för länet och regionala tillväxtprogram. Dessa mål är i huvudsak att skapa en större arbetsmarknadsregion med en attraktiv regionkärna och en utveckling av samhällena utmed pendlingsstråken/järnvägsstråken ut från Göteborg. Göteborg har en relativt låg kollektivtrafikandel sett till stadens storlek, 24 %, jämfört med Stockholms, Helsingfors och Oslos 40 %. Västlänken ska även bidra till en konkurrenskraftig kollektivtrafik och därmed öka kollektivtrafikandelen i Göteborg.

Riksintresse för kulturmiljövård

Göteborgs innerstad är av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § MB. Riksintresset Göteborgs innerstad [O 2:1-5] är en storstadsmiljö som på grund av sitt strategiska läge vid Göta älvs mynning är formad av sjöfart, handel och försvar. Det är Sveriges främsta sjöfartsstad och har ett

av de förnämsta exemplen på 1600-talets stadsanläggnings- och befästningskonst och på stadsbyggandet under 1800- och 1900-talen. En annan grund i riksintresset är den göteborgska byggnadstraditionen med dess olika stadsdelskaraktärer (skolstad, universitetsmiljö, stiftsstad). Uttrycken för den del av riksintresset som avser 1600- och 1700-talets fästnings- och kanalstad är bevarade delar av stadsbefästningarna, och skansarna Lejonet och Kronan strax utanför stadskärnan. Göteborg är landets främsta exempel på holländskinspirerad kanalstadsplan med omgivande befästningsgördel och vallgrav och den regelbundet planerade förstaden Haga. Vidare är gatunät, tomtstruktur, bevarade och igenfyllda hamnkanaler och rester av landerier andra uttryck för riksintresset.

Även det tidiga 1800-talets nyklassicistiska stenstad inom vallgraven är uttryck för riksintresset liksom Vasastaden, Haga, Kungsparken och Nya Al-lén.

Länsstyrelsens bedömning av påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövård

När länsstyrelsen yttrade sig över järnvägsutredningen den 27 juni 2006 framhölls betydelsen att projekt Västlänken tog stor hänsyn till den känsliga kulturmiljön i och runt Haga kyrkoplan. För bedömningen av risken för påtaglig skada på riksintresset markerade länsstyrelsen behovet av ett fördjupat kunskapsunderlag när det gällde förekomsten av befästningslämningar längs Södra älvstranden.

Inför tillåtlighetsprövningen av Västlänken gjorde länsstyrelsen bedömningen att riksintresset för kulturmiljövården påtagligt skadas utifrån resultaten från då gjorda undersökningar, som visade att älvfrontens försvarlämningar till stora delar finns bevarade. Länsstyrelsen angav då att *"För att undvika påtaglig skada måste utredningskorridoren utmed Södra älvstranden breddas och alternativa linjesträckningar möjliggöras."* Därefter inkom projekt Västlänken med underlag som visade en breddning av korridoren vid Södra älvstranden. Länsstyrelsen yttrade då att *"I och med en breddning av järnvägskorridoren finns sannolikt goda möjligheter till att minska skadan på riksintresset för kulturmiljövården. Hur detta kan genomföras behöver studeras noggrant i den fortsatta planeringen. Kunskapen om exakt lokalisering, omfattning och bevarandegrad av de befästa lämningarna inom fornlämningen (RAÄ Göteborg 216) är dock bristfällig."* Länsstyrelsen framhöll att arkeologiska förundersökningar behövde genomföras i ett tidigt skede av järnvägsplanarbetet. Förundersökningarnas syfte var att få kunskap om exakt lokalisering, omfattning och bevarandegrad av de befästa lämningarna. Genom kunskapsunderlag skulle sedan anpassning av järnvägsplanen kunna ske då linjens placering och schakternas omfattning var avgörande för graden av skada som kunde uppkomma på riksintresset.

Under planarbetets framskridande har förundersökningar genomförts och kunskapen har fördjupats kring de kulturmiljöer och objekt som berörs av Västlänken. De lämningar som var kända sedan tidigare har visat sig ha

god/mycket god bevarandegrad och värderats till ett högt/mycket högt kulturhistoriskt och vetenskapligt värde. Även tidigare okända lämningar vid skansen Lejonet och Johannebergs landeriträdgård har påträffats. Här har också bevarandegraden varit hög och Johannebergs landeriträdgård har värderats som en unik lämning i sitt slag.

Trots Trafikverkets arbete med att anpassa järnvägsplanen till kulturmiljön så bedömer länsstyrelsen att det uppstår påtaglig skada på Riksintresset för kulturmiljön vid ett genomförande av järnvägsplanen. För att värdera skadans omfattning har länsstyrelsen tagit stöd av Riksantikvarieämbetets handbok om kulturmiljövårdens riksintressen (2014-06-23). Där anges att en negativ inverkan som är irreversibel, med avseende på något värde som utgör grunden för riksintresset bör som regel anses utgöra påtaglig skada på natur- eller kulturmiljön. Irreversibla ingrepp med, slutligt borttagande som följd, kommer inom projekt Västlänken att ske i befästningsverk (yttre försvarsanläggning, bastioner, fältvall och pålspärr), hamnkanaler, Johannebergs landeripark liksom i park- och allémiljöer (se bilaga 1 för fullständig förteckning). Dessa utgör samtliga en del av grunden i riksintresset Göteborg.

Vid bedömningen av om en skada ska anses påtaglig bör beaktas att olika områden är olika känsliga för påverkan och då bör tidigare ingrepp och/eller skador beaktas.¹ Känslighetsgraden varierar längs Västlänkens sträckning. För de få delar som berörs vid skansen Lejonet bedöms skadan som stor, mot bakgrund av att stora områden sedan tidigare är förstörda av väg och järnvägsanläggningar och att mycket lite kvarstår av orörda ytor kring Gullberget. Vidare är merparten av Göteborgs ursprungliga 13 bastioner, som var en del av Göteborgs befästningar, skadade genom senare tiders ingrepp. På tio bastioner har någon form av arkeologisk undersökning ägt rum och en av dessa har helt tagits bort utan dokumentation (se karta bilaga 1). Västlänken kommer att beröra två bastioner, varav resterande delar av en av dessa helt kommer att tas bort. Då summan av tidigare skador bör räknas samman med de ingrepp som Västlänken orsakar, ökar detta skadans omfattning ytterligare. Landeriträdgårdens välbevarade lämningar från olika tidsperioder kommer att tas bort i och med planerat tunnelpåslag och då den är den enda bevarade lämningen i sitt slag inom riksintresset bedöms känslighetsgraden som hög och skadan som mycket stor.

För de delar där förundersökningar kunnat genomföras under 2013-2014 har bevarandegraden på lämningar bedömts som god/mycket god och dessa har värderats ha ett högt/mycket högt kulturhistoriskt, respektive vetenskapligt värde. Den irreversibla skadan på delar som utgör del av riksintressets grund tillsammans med delvis hög känslighetsgrad samt genomgående god/mycket god bevarandegrad och höga värden gör att länsstyrelsens bedömning är att skadan på riksintresset för kulturmiljö blir påtaglig. För en grundligare ge-

¹ *Kulturmiljövårdens riksintressen enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, handbok, Riksantikvarieämbetet, 2014-06-23*

nomgång av länsstyrelsens grund till bedömning hänvisas till *bilaga 1* till detta yttrande.

Avvägning mellan riksintresse kulturmiljövård och riksintresse kommunikation

När två riksintressen står emot varandra behöver en avvägning göras enligt 3 kap 10 § MB. Företräde skall ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. En sådan bedömning ska göras i enlighet med målet i 1 kap. 1 § MB och innefattar ekologiska, sociala, kulturella och samhällsekonomiska hänsynstaganden (se prop. 1985/86:3 s. 169 och prop. 1997/98:45 del 2 s 29 f.).

Den sträckning för Västlänken som bäst uppfyllde projektmålen och miljömålen i järnvägsutredningen och gav störst nytta bedömdes vara Centralen-Haga- Korsvägen. Sträckningen innebär dock att en stor andel av de bevarade delarna av 1600-talsstaden Göteborg liksom många träd i berörda parker och Nya allén från 1800-talets stadsplanering kommer att tas bort. Förlusterna och påverkan på kulturmiljöer och fornlämningar innebär irreversibla ingrepp i befästningsverken som delar av den yttre försvarsanläggningen vid skansen Lejonet, öster respektive väster om Gullberget, resterande bevarade delar av bastion Gustavus Primus och utanförliggande pålspärr och sänkverk, delar av bastion Christina Regina, omfattande delar av fältvallen i Haga, delar av Masthamnen vid Packhusplatsen och Stora Hamnkanalen samt omfattande delar av Johannebergs landeriträdgård. Omfattande ingrepp kommer även att göras i park- och allémiljöer vid Bergslagsbanans stationspark och Kungsparken/Nya allén. Länsstyrelsen anser att skadan på riksintresset kommer bli påtaglig även om den begränsas så långt möjligt inom vald sträckning genom anpassning av anläggningen.

Västlänken kommer att öka kapaciteten på järnvägsnätet vilket gynnar all tågtrafik i Västsverige. Godstågstrafiken till och från Göteborgs hamn, som är Skandinavien största hamn, har betydelse för hela Sveriges ekonomi. En ökad möjlighet till personresor med fler målpunkter inom Göteborgs innerstad bidrar till en regionförstoring för Göteborg och har stor betydelse för hela Västsveriges arbetsmarknad. För att uppnå en god hushållning med resurser och begränsa buller och utsläpp till luft är ett ökat kollektivtrafikresande och en ökad andel godstransporter på järnväg, en förutsättning. På detta sätt bedömer länsstyrelsen att en utbyggnad av Västlänken bidrar positivt till Färdplan 2050, det vill säga regeringens mål om inga nettoutsläpp av växthusgaser, inom Sverige, till år 2050. Länsstyrelsen anser att en utbyggnad av järnvägsnätet genom Västlänken är den markanvändning som från allmän synpunkt på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning enligt 3 kap. 1 § MB genom större möjlighet till ökad andel transporter på järnväg och därmed även regionförstoring och möjligheter till ökad ekonomisk tillväxt. Förlusterna av kulturmiljön är påtaglig men nödvändig för att utveckla regionen i riktning mot ett samhälle med mindre utsläpp av växthusgaser samtidigt som resor och transporter ökar. Därför anser länsstyrelsen att riks-

intresse för kommunikation, Västlänken, väger tyngre än riksintresset för kulturmiljövård, Göteborgs innerstad [O 2:1-5] och ska ges företräde.

Hantering av synpunkter i länsstyrelsens yttrande 2015-02-20

Här beskrivs hur länsstyrelsens krav i granskningsyttrandet den 20 februari 2015 har hanterats i planarbetet och varför länsstyrelsen i vissa fall accepterat andra lösningar på de krav på kompletteringar som framfördes i yttrandet.

Länsstyrelsen hade i sitt granskningsyttrande en rad krav som behövde åtgärdas i planen för att länsstyrelsen skulle kunna tillstyrka en prövning. Möten har hållits med Trafikverket för att förtydliga länsstyrelsens krav.

Vissa krav som länsstyrelsen ställt på kompletteringar av planen rörande kulturmiljöfrågor i byggskedet har under våren bedömts passa bättre i den handlingsplan med bilagor som upprättas i enlighet med villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut. Handlingsplanen var vid tiden för länsstyrelsens yttrande, daterat 20 februari 2015, inte tillräckligt utvecklad men har utvecklats och strukturerats upp under våren 2015. Handlingsplanen är nu i sådant utförande att den med successiv fördjupning kan bära kulturmiljöfrågorna framåt genom projekt Västlänken. En stor fråga för länsstyrelsen har varit de tillfälliga nyttjanderätternas användning och storlek i känsliga kulturmiljöer. Trafikverket har justerat ytornas storlek och beskrivit i järnvägsplanens bilaga 2 hur dessa är tänkta att användas. Ett åtgärdsprogram för träd har också tagits fram, genom Handlingsplanens bilaga 3 Det gröna kulturarvet. Länsstyrelsen anser att arbetet har hanterats i tillräcklig utsträckning, då samtliga träd som berörs av Västlänken har klassats ur kulturmiljösynpunkt och Trafikverket kan presentera en tydlig metod för hur träden ska hanteras. Frågan om uppgångarnas placering i Haga och Renströmsparken har också hanterats tillräckligt inom järnvägsplanen. I Haga har detaljplanarbetet framskridit så pass långt att länsstyrelsen kan konstatera att läget för uppgången är det optimala utifrån förutsättningarna. Den slutliga storleken och utformningen kommer att hanteras i detaljplanen för station Haga. Uppgången i Renströmsparken har beskrivits djupare i järnvägsplanen eftersom ny detaljplan i detta område inte framskridit tillräckligt långt. Fördjupad utredning av skyddsåtgärder mot skada på Residenset, i både bygg- och driftsskedet, efterfrågades. Skadeförebyggande åtgärder har införts i järnvägsplanen genom fastställande av åtgärdsnivåer, för att säkerställa att maximala stomljusnivåer inte överskrider i driftsskedet. Erforderliga skyddsåtgärder kopplat till vibrationer och grundvattensänkning under byggskedet hanteras i det fortsatta arbetet med Handlingsplan för kulturmiljö med tillhörande bilagor och prövas i samband med kommande tillståndsprövning enligt MB. Överdäckningen av tråget vid skansen Lejonet har förlängts sedan granskningen av järnvägsplanen, för att få ett större avstånd mellan tunnelmynningen och Gullberget och därmed begränsa skadan på kulturmiljön. Utformningen av överdäckningen kommer behöva hanteras i fortsatt arbete.

De höga utsläppshöjder för Västlänkens ventilationsanläggningar och tryck-utjämningschakt, som varit en förutsättning i luftutredningarna, har inte fastställts i järnvägsplanen. Nya beräkningar av PM₁₀ utifrån de förändrade förutsättningarna har inte heller tagits fram. Därmed har frågan om miljö-kvalitetsnormer (MKN) för luft i driftsskedet hanterats på ett annat sätt än vad länsstyrelsen tidigare ställt krav på. För att säkerställa att MKN för partiklar kommer att kunna innehållas har Trafikverket istället fastställt att det i anläggningarnas utformning finns utrymme att vidta skyddsåtgärder såsom ökad luftomsättning, cirkulationsaggregat och partikelfilter. Den förväntade reningseffekten för påsfilter anges vara mellan 70 och 80 %. Trafikverket har bedömt att åtgärderna är tekniskt och ekonomiskt rimliga lösningar för att innehålla MKN. Beräkningar inom ramen för detaljplanen har visat att skyddsåtgärder kan komma att krävas för att klara MKN vid några av ventilationsanläggningarna.

Vid sidan av Västlänkens järnvägsplanearbete har Trafikverket medverkat till en forskningsstudie² som utrett effekten på luftkvaliteten i Göteborg under byggtiden av Västlänken. Resultat skiljer sig markant från det som redovisas i den underlagsrapport som legat till grund för miljökonsekvensbeskrivningen för Västlänkens järnvägsplan. Forskningsstudien visar att MKN för kvävedioxid riskerar att överskridas i stora delar av Göteborg som följd av masstansporterna under byggskedet.

Forskningsstudien har använt sig av en annan beräkningsmodell än vad Trafikverket använt sig av i sina beräkningar. Ingångsdata i forskningsrapporten har hämtats från en tidigare version av MKB:n och förutsättningarna kan enligt Trafikverket ha uppdaterats i vissa fall. Både länsstyrelsen och Trafikverket gör dock bedömningen att rapportens resultat är relevant och metoden bättre lämpad än den Trafikverket tidigare har använt.

Eftersom järnvägsplanen inte fastställer byggskedet kommer arbetet med att klara MKN och minimera påverkan under byggskedet att fortsätta inom ramen för villkor 3 i regeringens tillåtlighetsbeslut och inom processerna för tillstånd för vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet där byggskedet prövas. Trafikverket kommer att se över beräkningarna och göra nya beräkningar med uppdaterade förutsättningar och genomförbara skyddsåtgärder under hösten 2015. För att villkor 3 i regeringens tillåtlighetsbeslut ska uppfyllas behöver också en handlingsplan inlämnas till länsstyrelsen vid den tid som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om, innan byggnadsarbetena påbörjas.

Upplýsningar

Västlänken kommer att passera under de statliga byggnadsminnena skansen Lejonet och Residenset. Det arbete som kommer att ske inom ramen för prövningarna enligt 9 kap. och 11 kap. MB har stor betydelse för hur påver-

² Marie Haeger-Eugensson, Christine Achberger och María de los Ángeles Ramos García (januari 2015) *Effekten på luftkvaliteten i Göteborg vid några transport-scenarier av schaktmassor från Västlänksbygget, en delstudie inom projektet Emove.*

kan blir på de statliga byggnadsminnena under byggskedet. Länsstyrelsen manar Trafikverket till att ha en hög ambition och goda marginaler för att undvika skada på byggnader av kulturhistoriskt värde. Länsstyrelsen förutsätter att dessa frågor hanteras i kommande arbete inom ramen för villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut.

I Trafikverkets granskningsutlåtande (kommentar till Statens Fastighetsverks yttrande 2015-02-10) hänvisas till ett forskningsprojekt som Trafikverket påbörjade 2014. Forskningsprojektet handlar om skadeförebyggandeåtgärder för kulturmiljö och kulturhistoriska byggnader i bygg- och driftsskede. Länsstyrelsen förutsätter att resultat från forskningsprojektet löpande kommer projekt Västlänken till del och avspeglas i det fortsatta arbetet med genomförandet av Västlänken.

Länsstyrelsens ledningsplats måste alltid kunna utnyttjas vid händelse av inträffad kris. Länsstyrelsen vill därför understryka vikten av etablerad kontaktväg mellan Trafikverket och länsstyrelsen under byggskedet, vid behov av att avbryta byggnadsarbetet. Länsstyrelsen vill också understryka vikten av kontaktväg mellan Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) samt Trafikverket, då MSB är driftansvarig för ledningsplatsen.

Länsstyrelsen har i tidigare samråd med Trafikverket (Trv dnr 2015/16688) bedömt att genomförandet av järnvägsplan för Västlänken inte på ett betydande sätt kommer att påverka miljön inom det närliggande Natura 2000-området Säveån, nedre delen (SE0520183).

I detta ärende har länsöverdirektör Lisbeth Schultze beslutat och planarkitekt Anna Hendén varit föredragande. I den slutliga handläggningen har även samhällsdirektör Christer Abrahamsson, funktionschef för länsstyrelsens funktion för Västsvenska paketet Nina Storsveen och funktionschef på juridiska funktionen Anna Blomberg liksom Patrik Jansson, Rebecka Thorwaldsdotter, Anna Malmros, Robert Ernstsson, Lena Emanuelsson, Jan Ottander, Sven Arvidsson, Sigrid Häggbom och Anna Vickman i länsstyrelsens funktion för Västsvenska paketet, deltagit. Deltagit har också länsjurist Anne Persson på samhällsavdelningen samt Uffe Schultz och Annika Svensson på miljöskyddsavdelningen.

Lisbeth Schultze

Anna Hendén

Yttrandet har godkänts digitalt i länsstyrelsens diariesystem.

Bilaga:

Bilaga 1

Kopia till:

Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret, Stadsledningskontoret