

Till
REGERINGSKANSLIET
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

2016-07-15

BILAGA 7

Ärende nr. TRV 2015/75002

VÄSTLÄNKEN – Uppfyllande av villkor i regerings tillåtlighetsbeslut 2014-06-26

BAKGRUND - TILLÅTLIGHETSVILLKOR

Inledning

Trafikverket begärde tillåtlighetsprövning för Västlänken den 2012-11-12.

I ansökningsyttrandet föreslog Trafikverket följande tre villkor, avseende kulturmiljö, masshantering och översvämningsskydd. De föreslagna villkoren överensstämmer i princip ordagrant med villkor nr 1, 2 och 4 som utställdes i regeringens tillåtlighetsbeslut den 2014-06-26. I rubricerat tillåtlighetsbeslut anges de totalt sex villkor som efter beredning uppsattes för tillåtlighet. På följande sidor listas dessa och anges underlag som visar att Trafikverket inte visat att något av villkoren är kan uppfyllas.

Avgränsning mot miljöprövning otydlig

Trafikverket har, parallellt med fastställandet av järnvägsplanen, ansökt om miljötillstånd vid mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt.

Enligt yttrande av Miljö- och klimatnämnden i Göteborgs Stad, har Trafikverket vid myndighetssamråd angett att flera frågor hanterats inom MKB till järnvägsplanen och att dessa därför inte kommer att ingå i miljöprövningen (M638-16, aktnbil 15, Dnr 09274/14 sid 2). Nämnden anser även att tillåtlighetsvillkoren nr 2 och 3 är allmänt hållna och precisering behöver ske för att en fullständig och samlad bedömning ska vara möjlig. Nämnden lyfter även livscykelperspektivet vad avser energianvändningen. (M638-16, aktnbil 15, Dnr 02641/16 sid 4).

Länsstyrelsen begär i miljöprövningen kompletterande klargörande vilka delar av järnvägsplanens MKB som även är aktuell för miljödomsansökan (M638-16, aktnbil 14, sid 4).

Mark- och miljödomstolen framhåller i sitt föreläggande att möjlighet att delegera frågor till tillsynsmyndighet (Länsstyrelsen) är begränsad till frågor av mindre betydelse. (MD 2016-05-02, M 638-16, aktnbil 16. P 11, sid 3).

Regeringen bör med anledning av ovan säkerställa att en "fullständig och samlad bedömning" kan göras, i järnvägsplanen eller i miljöprövningen.

1. BEVARANDE AV KULTUR-, STADS- OCH PARKMILJÖN

1.1. Kulturmiljön vid begäran om tillåtlighet

På sid 7 i begäran om tillåtlighet anges bland annat följande:

”Beträffande påverkan på kulturmiljön och riksintresset var bedömningen i järnvägsutredningen att konsekvenserna blir mycket stora för den värdefulla delen av fornlämningen Göteborgs Innerstad 216:1. [...] Korridoren har breddats vilket innebär att *påtaglig skada på riksintresset och fornlämningen bedöms kunna undvikas*” (vår kursivering). [...] Trafikverket kommer att i samråd med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen och Göteborgs Stad utarbeta ett kulturmiljöprogram. I kulturmiljöprogrammet kommer Trafikverket bland annat att arbeta med åtgärder för att minimera konsekvenserna på riksintresset för kulturmiljö. [...] I programmet kommer åtgärder att identifieras för att minimera påverkan på riksintresset [...] Genom att aktivt arbeta med kulturmiljöfrågan från plan- till bygg- och slutligen driftskedet görs bedömningen att skada på riksintresset kan minimeras ytterligare.”

1.2 Tillåtlighetsvillkor nr 1:

”Den inom korridoren närmare lokaliseringen och utformningen av Västlänken ska, efter samråd med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs Stad, planeras och utföras så att negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsmiljön i övrigt, inklusive parker och grönområden, så långt möjligt begränsas. Berörda fornlämningar ska så långt möjligt bevaras, synliggöras och införlivas i den nya anläggningen.”

1.3 Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) krävde precisering av villkoret före fastställande av järnvägsplanen i sitt yttrande över densamma. (RAÄ, 2015-02-03, Dnr 1.1.4.-4485-2014). Järnvägsplanen har dock fastställts utan att RAÄs krav uppfylldes. Villkorets krav på samråd med RAÄ är inte uppfyllt och den i tillåtlighetsansökan utlovade samverkan med RAÄ har uteblivit.

1.4 Länsstyrelsen

Länsstyrelsens anger, inför fastställande av järnvägsplanen, att påtaglig skada uppstår på riksintresse för kulturmiljön (Yttrande inför prövning av järnvägsplan för Västlänken i Göteborgs och Mölndals stad, Västra Götalands län, 2015-08-26, Dnr 343-20081-2015).

Länsstyrelsen anger att påtaglig skada uppstår trots Trafikverkets anpassningar av anläggningen. Denna anpassning, främst genom ersättande av parallell räddningstunnel med räddningsschakt, innebär i sig en sämre uppfyllelse av tillåtlighetsvillkor nr 6, se nedan.

Vidare medför detta ställningstagande att villkor nr 1 inte uppfylls. Länsstyrelsens riksintresseavvägning förutsätter att riksintresse för kommunikation uppfylls med den aktuella dragningen av Västlänken. I bilaga nr 1 om Västlänkens samhällsnytta, kapacitet och uppfyllande av angivet syfte, framgår dels att Västlänken inte tillför

någon nytta, dels att syftet kan uppnås med alternativ lokalisering, som inte skadar kulturmiljön och att Västlänken därför inte kan ges riksintressestatus av högre magnitud än riksintresset för kulturmiljö.

1.5 Station Haga upphov till påtaglig skada för marginell resenärnytta

Det är framförallt sträckningen via Station Haga som medför de största ingreppen i riksintressen. Denna station förväntas ha ett så litet resandeunderlag att det inte motiverar någon form av resenärsservice (Järnvägsplanen, Gestaltungsprogram, p 6.2.2, sid 84). Stationen uppfyller av samma skäl inte heller två av tre kriterier för att betraktas som en "trygg och jämställd station" (Järnvägsplanen, Social konsekvensanalys, p 4.3.3, s 55).

Göteborgs Stad anger att endast 1.000 av 42.000 tillkommande dagbefolkning i stadens kärna fram till 2035 kan hänföras till området kring Station Haga. (Underlagsrapport – Trafikstrategi för Göteborg, Rapport nr: 1:8:2013, ISSN: 1103-1530, Tabell 5, s. 11).

Den ytterst marginella nyttan av Station Haga måste ställas i relation till de omfattande skador och risker för kultur- och parkmiljö samt de omfattande olägenheter som den ger upphov till - vilka Länsstyrelsen synes ha identifierat - och det lättvindiga utpekandet av Västlänken i denna sträckning som riksintresse är därför inte motiverad.

Varken Trafikverket eller Länsstyrelsen har motiverat i vilken mån en pendeltågsstation med så ytterst begränsad nytta motiverar irreversibla skador på kulturmiljön

1.6 Korsvägen likvärdigt och långsiktigt bättre - enligt Länsstyrelsen

I sitt yttrande över järnvägsutredningen 2006-06-27, tillstyrkte Länsstyrelsen i och för sig utredningsalternativet Haga-Korsvägen i första hand, men anförde även följande:

"Vid en sammanvägning av alla redovisade aspekter anser Länsstyrelsen att alternativen Haga-Korsvägen och Korsvägen är jämförbara" [...] "På längre sikt erbjuder alternativ Korsvägen fler utbyggnadsmöjligheter och större flexibilitet än övriga alternativ, vilket visas i detaljplaneprogrammet. Tillsammans med påverkan såväl kort- som långsiktigt på stadens näringsliv, trafikmiljö, stadsbild och fornlämningsmiljö ger alternativ Korsvägen störst fördelar. [...] Riksintressena för kommunikation och kulturmiljö kan förenas med alternativ Korsvägen." [...] Vidare erfordras mer detaljerade studier för att belysa om ett genomförande kan ske utan att riksintresset för kulturmiljön påtagligt skadas vid alternativ Haga-Korsvägen. (Dnr 343-10691-2006, Göteborg F 1685, sid 2-3)

Det är mycket anmärkningsvärt att Länsstyrelsen tillstyrker ett alternativ (Haga-Korsvägen) som bevisligen står i konflikt med riksintresset för kulturmiljö, när Länsstyrelsen samtidigt finner ett annat alternativ på kort sikt likvärdigt och på längre sikt mer utvecklingsbart, och som *inte* står i konflikt med kulturmiljön. Formuleringen måste även tolkas som att Länsstyrelsen utpekar alternativ Korsvägen som likvärdigt med alternativ Haga-Korsvägen som riksintresse för kommunikation.

För en utvecklad redogörelse av Västlänkens påverkan på kulturmiljö hänvisas till bilaga nr 5 och 6 om påverkan på riksintressen för kulturmiljövård.

2. HANTERING- OCH TRANSPORT AV BERG- OCH JORDMASSOR

2.1. Masshanteringsfrågan vid tillåtlighetsprövningen

I begäran om tillåtlighet angav Trafikverket följande:

"Arbetet med masshanteringsplan för projektet påbörjades under hösten 2011 och utgångspunkten är att Västlänkens massor är en resurs för regionen och dess utveckling. Diskussioner har ägt rum med bland annat Göteborgs Stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs Hamn och Länsstyrelsen och kommer att förankras med ovan nämnda parter för att finna bästa nyttan med Västlänkens massor"

2.1. Tillåtlighetsvillkor nr 2

"Trafikverket ska, efter samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs Stad, upprätta en plan för transporter och omhändertagande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägen samt av det byggnadsmaterial som ska användas i projektet. Planen ska redovisas till länsstyrelsen och staden senast vid den tid - innan byggnadsarbetena påbörjas - som Länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om."

2.2 Masshanteringsplan saknas

I den pågående prövningen av miljödomsansökan avseende anläggandet av Västlänken, har dels remissinstanserna, dels mark- och miljödomstolen anfört att Trafikverket bör utveckla möjligheten att uppfylla detta villkor (U-bil 2, Mål nr M 638-16, aktbil 16, p 6).

Trots att arbetet med masshanteringsplan inleddes för fem år sedan, synes ännu ingen lösning vara nära förestående.

Masshanteringen riskerar att försvåras och fördyras, då flera stora anläggningsprojekt pågår parallellt. (<http://www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/flera-miljoner-ton-lera-och-sten-maste-schaktas-bort?mobileny=1>, Västnytt, 11 mars 2016)

Detta problem har även identifierats av Trafikverket i miljödomsansökan: "Trafikverket har inventerat potentiella mottagare av massor (både förorenade massor samt lermassor) inom och i närheten av Göteborgsområdet. Resultatet från inventeringen visar att det råder ett underskott av lämpliga mottagningsplatser för de överskottsmassor som kommer att genereras inom Västlänken och andra infrastruktursatsningar inom Göteborgsområdet. De anläggningar som finns idag täcker knappt det löpande behovet" (Miljödomsansökan, MKB, sid 142).

I miljödomsansökan, daterad 2016-02-16 anges även följande:

"Målsättningen i projekten är att endast en begränsad volym massor ska behöva transporteras bort för deponering, behandling eller destruktion. Den totala volymen schaktmassor som kommer att kunna återanvändas som återfyllnadsmaterial har uppskattats till cirka 510 000 m³. Utöver denna volym kommer sannolikt ytterligare massor, exempelvis en del av lermassorna samt fyllnadsmaterial av sprängstens-

karaktär, kunna återanvändas inom projekten och i andra projekt.”
(Miljödomsönsökan, MKB, sid 139)

Av Trafikverkets komplettering till miljödomsönsökan, daterad 2016-06-29, framgår att förutsättningarna att uppfylla denna ambition nu radikalt försämrats. Trafikverket anger här att ”projektet under planskedet kommit fram till att möjligheterna att återanvända massor är mycket begränsade med hänsyn till de begränsade ytor som finns för lagring” (PM 18, Sammanställning uppfyllelse av tillåtighetsvillkor, 2014/98395, sid 27).

Regeringen bör kontrollera att möjligheten att uppfylla villkor nr 2 föreligger, i synnerhet som Trafikverket i miljödomsönsökan (Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet, TRV2016/3151, 2016-02-10, p 4.4, sid 11) angett att masshanteringen prövats i järnvägsplanen och därmed inte ska prövas vid mark- och miljödomstolen. Även Länsstyrelsen påpekar särskilt detta i sitt kompletteringsyrkande i miljöprövningen. (Dnr 531-6851-2016, aktil 14, sid 13).

3. PLAN FÖR BEGRÄNSNING AV ENERGIANVÄNDNING OCH UTSLÄPP

3.1 Energianvändning och utsläpp i tillåtlighetsprövningen

Under beredningen av tillåtlighetsprövningen, föreslog Naturvårdsverket ett villkor för att begränsa energianvändningen, för att undvika överskridanden av miljökvalitetsnormer, i sin beredningsremiss. I begäran om tillåtlighet motsätter sig Trafikverket detta och anger följande:

”Trafikverket delar Naturvårdsverkets uppfattning om vikten av att undvika överskridanden och projektet har en hög ambitionsnivå i dessa frågor. Projektet arbetar för att påverkan på omgivningen ska minimeras ur alla aspekter. I flera delar av Göteborgs innerstad ligger halterna idag över eller i närheten av miljökvalitetsnormer för luft. Projektet kommer att ställa krav på arbetsfordon till och från byggarbetsplatser men har ingen möjlighet att påverka annan trafik vid byggarbetsplatserna. Detta innebär att villkor om att utreda och vidta åtgärder för att undvika överskridandet av gällande miljökvalitetsnormer för byggtiden och vid byggarbetsplatser träffar något som Trafikverket ensamt råder över. [...] Trafikverket motsätter sig inte villkoret men anser mot bakgrund av ovanstående inte att det är lämpligt.

3.2 Tillåtlighetsvillkor nr 3

”Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta en plan som redovisar de åtgärder som ska vidtas för att så långt möjligt begränsa energianvändning samt utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar i samband med byggande och drift av Västlänken. Planen ska även redovisa de åtgärder som ska vidtas för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet inte överskrids. Planen ska hållas aktuell. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs Stad senast vid den tid – innan byggnadsarbetena påbörjas – som Länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.”

3.3 Miljökvalitetsnormer riskerar att överskridas enligt Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anför att MKN för kvävedioxid riskerar att överskridas över stora delar av Göteborg under byggskedet, till följd av utsläpp från arbetsmaskiner och masstransporter, enligt uppdaterade beräkningsmodeller. (Yttrande inför prövning av järnvägsplan för Västlänken i Göteborgs och Mölndals stad, Västra Götalands län, 2015-08-26, Dnr 343-20081-2015)

Det bör poängteras att förevarande studie (Haeger-Eugensson, Achberger, de los Ángeles Ramos García, 2015) baserats på antagandet att aktuell arbetstid är 200 dagar per år à 8 timmar. Det verkliga förhållandet är 365 dagar per år, à 15 timmar alla vardagar respektive 12 timmar alla helgdagar, vilket ger cirka tre gånger fler arbetstimmar per år. (Olskroken planskildhet och Västlänken, Underlagsrapport Ljud, stomljud och vibrationer, TRV 2013/92338, sid 48). Det bör utredas hur det verkliga förhållandet påverkar dygnsmedelvärdena.

Studien har endast beräknat effekter av utsläpp från masstransporter med lastbil, respektive lastbil och pråm, inte effekter av andra arbetsfordon eller av omledning av trafik.

3.4 Ny luftkvalitetsutredning utförd

Enligt Trafikverkets kompletteringsyttrande i miljöprövningen, har en tredje beräkning av NOx i byggskedet utförts under våren 2016. (PM Sammanställning uppfyllelse av tillåtlighetsvillkor, 2014/98395, 2016-06-29, sid 32-33) Utredningen är inte tillgänglig, varför det inte går att avgöra vilka parametrar som använts. Dock framgår att inte heller denna utredning beräknat effekter av omledning av trafik. Detta är anmärkningsvärt då det framgår av järnvägsplanens MKB att luftkvaliteten under byggskedet utöver transporter främst påverkas av omledning av trafik. (MKB, TRV 2013/92338 sid 11).

3.4 Optimistiska beräkningar av transportavstånd i klimatkalkyl

Nr	Delkomponent	Mängder	Enhet	Beräkningsförutsättning 1	Beräkningsförutsättning 2	Klimatpåverkan	%
1	Järnväg i dagen	1,17	km	EPD Botniabanan - Railway track foundations	x2 EPD Botniabanan - Railway track	x2 4780 ton CO2-ekv.	2,0%
2	Jordtunnel/Tråg*	5,05	km	Betongtunnel_4kf (2)	x2 EPD Botniabanan - Railway track	x2 207548 ton CO2-ekv.	86,0%
3	Schaktmassor jord (Bandgrävmaskin)**	1993109	m3 (lös)	Västlänken JU, Schaktvolym 2005-08-27	Bandgrävmaskin, Svenska förhållanden	942 ton CO2	0,4%
4	Masstransporter***	2790352	ton	transport, lorry 16-32t, EUROS, RER, (tkm) (#7305). Ecoinvent 2	5km/vända	1674 ton CO2	0,7%
5	Bergtunnel	3,5	km	EPD Botniabanan - Railway tunnels	x2 EPD Botniabanan - Railway track	x2 23508 ton CO2-ekv.	9,7%
6	EL, Signal, Tele EPD	9,7	km	Botniabanan - EPD power, signalling and telecom systems	x2	1677 ton CO2-ekv.	0,7%
7	Plattformer (Stationer)****	6	st	Enligt projektbeskrivning http://www.trafikverket.se/vastlanken	0,250 km lång/st	1299 ton CO2-ekv.	0,5%
TOTALT						241429 ton	100,0%
* Nedjusterat utsläpp med 5% vilket representerar utsläpp av produktion av asfalt samt allt schaktarbete							
** 50 å 60 m³ jord per timme. 55 Medel							
39 159 Medelvärde Betongtunnel 4kf							
37 232 Medelvärde 4kf med avdrag för jordschakt, bergschakt & asfaltytor							
0,95							
*** Data från Västlänken JU, Schaktvolym 2005-08-27: Schaktmassorna utgörs huvudsakligen av lera. Antagen svällningsfaktor är 1,20. Densiteten för lös volym är satt till 1,40 ton/m³. Transportavstånd antas vara 5 km per vända.							
**** Endast plattformer har medräknats. Ej stationsbyggnad. 1,4							

Enligt senast tillgängliga klimatkalkylen (2005-08-27, rev 2013-02-21), se bild ovan, har transportavståndet för masstransporter beräknats med endast 5 km "per vända". Detta är en kraftigt underskattad transportsträcka. Enligt Trafikverkets kompletteringsyttrande i miljöprövningen (PM Sammanställning uppfyllelse av tillåtlighetsvillkor, 2014/98395, 2016-06-29, sid 16) är den preliminära planen att transportera massorna till deponier, samt att en förvaringsplats inom kommunen utreds. Kända deponier i närheten av Göteborg ligger samtliga på minst 20 km avstånd, varvid transportsträckan kan komma att tiodubblas. Detta behöver tas hänsyn till både i klimatkalkyl och luftkvalitetsutredningar.

3.5 Miljöeffekter över Västlänkens tekniska livslängd negativa

Som framgår av ovan är genereras mycket stora utsläpp av såväl koldioxid som kväveoxider i Västlänkens byggskede. Då överflyttning av resande från bil till tåg till följd av Västlänken är marginell, kan den totala effekten av projektet ur ett livscykelperspektiv antas ge negativ miljönytta. För utveckling av detta resonemang hänvisas till bilaga 1 – Samhällsnytta, avsnitt 8.

4. ÖVERSVÄMNINGS- OCH KLIMATSKYDD

4.1 Tillåtlighetsvillkor nr 4

”Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, utarbeta riktlinjer för hur projektet ska utformas för att minimera risken för översvämningar. Detta arbete ska bedrivas utifrån en samlad bild av olika scenarier om framtida klimatförändringar och havsnivåhöjningar. Utredningar och bedömningar av erforderliga åtgärder ska ske kontinuerligt under projekteringen och uppdateras med hänsyn till den senaste kunskapen inom området. Tunnelns mynningar och stationer ska konstrueras så att vatten inte kan tränga in och fylla tunneln vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå.”

4.2 Ofullständiga underlag

Enligt mark- och miljödomstolens föreläggande bör underlag och överväganden utvecklas för detta villkor utvecklas. (MD Mål nr M 638-16, aktnr 16, p 6)

4.3 Trafikverket anser villkoret uppfyllt

Av Trafikverkets komplettering i miljöprövningen (PM Sammanställning uppfyllelse av tillåtlighetsvillkor, 2014/98395), framgår att verket själv anser villkoret uppfyllt. Frågan hanteras inom järnvägsplanen, varför regeringen bör säkerställa att så är fallet.

5. SKYDD AV YT- OCH GRUNDVATTEN

5.1 Tillåtlighetsvillkor nr 5

”Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta ett kontrollprogram och vidta skyddsåtgärder i den omfattning som krävs för att skydda ytvatten och grundvatten från föroreningar och minimera annan negativ påverkan.”

5.2 Oklar påverkan på grundvatten

Av mark- och miljödomstolens föreläggande framgår att underlag för dessa frågor är ofullständiga. Vidare anges att möjligheten att delegera frågan till tillsynsmyndighet är begränsad. (Mål nr M 638-16, aktil 16, p 8-14).

Frågan utvecklas närmare i bilaga nr 4 ” Geotekniska förhållanden och risker för sättningsskador”.

6. SÄKERHET VID BRAND ELLER ANNAN OLYCKA

6.1 Säkerhetskoncept vid tillåtlighetsprövningen

Vid tid för Trafikverkets begäran om tillåtlighet 2012-11-12 gällde förutsättningen att Västlänken skulle byggas med antingen två parallella tunnelrör eller en större tvåspårstunnel med parallell räddningstunnel. Detta framgår av den beslutshandling från järnvägsutredningen som bifogades tillåtlighetsbegäran. Under rubriken "Riktlinjer för fortsatt arbete" ange bland annat "Val av tunnelsektion - dubbelspårstunnel med räddnings-/servicetunnel eller två enkelspårstunnlar. Detta kan fordra en fördjupad säkerhets- och riskutredning samt fördjupad underhållsanalys" (Järnvägsutredning, Västlänken, Beslutshandling, December 2007, sid 15)

6.2 Säkerhetskoncept vid tillåtlighetsbeslut

I regeringens tillåtlighetsbeslut 2014-06-26 beskrivs att "yttre delar av räddningstunnlar och utgångar från de underjordiska stationerna kan komma att placeras delvis utanför korridoren och omfattas inte av ansökan av tillåtlighet". Inget i tillåtlighetsbeslutet anger att räddningskonceptet skulle ha ändrats efter ansökan.

6.3 Tillåtlighetsvillkor nr 6

"Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter och innan järnvägsplan fastställs, utarbeta en plan för säkerheten i Västlänken. Den färdiga anläggningen under mark ska vara dimensionerad och utformad så att självutrymning möjliggörs i händelse av brand eller annan olycka."

6.4 Försämrat räddningskoncept i strid med Räddningstjänsten

I järnvägsplanens "Underlagsrapport Risk och säkerhet" (sid 35) anger Trafikverket följande:

"En samlad bedömning är att personsäkerheten i Västlänken är lika hög som i jämförbara infrastrukturer"

Räddningstjänsten Storgöteborg har avgett följande synpunkter (Samrådsyttrande Dnr A0243/13-619, datum 2013-02-13)

Kommande stadstunnel kan betraktas som en stadstunnel med tät trafik och flera undermarksstationer och skiljer sig därför från flertalet övriga järnvägstunnlar i landet. Närmast jämförbara nationella stadstunnlar är Citybanan i Stockholm och Citytunneln i Malmö.

Den föreslagna utformningen av järnvägstunneln, en dubbelspårstunnel i direkt förbindelse med tre stationer, tillika samlingslokaler under mark, ställer stora krav på tillgängligheten för räddningstjänstens personal och fordon. De flesta liknande anläggningar, exempelvis Citybanan och Citytunneln, är utformade för att räddningstjänsten på ett effektivt sätt ska kunna nå fram till en olycka inne i

tunneln. De består båda av två parallella tunnelrör som på olika sätt är tillgängliga för räddningstjänsten i händelse av en olycka.

Angreppstaktiken är, precis som i de vägtunnlar som finns i förbundet, att angripa horisontellt från olycksfritt tunnelrör. Räddningstjänsten strävar alltid att komma så nära en händelse som det är säkerhetsmässigt möjligt med sina fordon. **Huvudanledningen är att valet av utrustning sällan kan göras med tillräcklig stor förutsägbarhet. Transport och logistik med utrustning blir därför en avgörande faktor för hur effektiv en räddningsinsats kan bli.** Med det stora personantal som det rör sig om vid tågtrafik, är hantering av mängden utrymmande resenärer tillsammans med eventuellt skadade personer en räddningstekniskt mycket komplex och svår insats. En infrastrukturolycka med persontåg i tunnel kräver sannolikt stora resurser i form av räddningspersonal även från regionen och antar vi därtill att en brand brutit ut, så är det scenariot bland de svåraste en räddningstjänst har att hantera. Tidsskalorna vid uppbyggnaden av räddningsinsatser i hög riskmiljö inkluderat rökdykning bedömer räddningstjänsten vara i storleksordningen **45 minuter med det nu föreslagna konceptet.** Jämförelsevis är räddningstjänstens normala mått vid exempelvis brand i byggnad att insats skall kunna påbörjas inom 10 minuter. **Av den anledningen är tillgänglighetsfrågan ned till skadeområdet mycket avgörande för hur väl en räddningstjänstinsats skall lyckas.**

Västlänkens nu föreslagna utformning, med ett delvis fragmenterat insatskoncept har flertalet svagheter sett utifrån räddningstjänstens perspektiv. Att vissa delar av Västlänken planeras för insatsschakt medan andra sträckor förses med en parallelltunnel samt en tredje insatsstrategi för stationerna bedömer räddningstjänsten kunna medverka till att försvåra och fördröja en räddningsinsats. Räddningstjänsten har hela tiden under planeringsprocessen lyft fram en parallelltunnel, helst med fler än två nedfarter för hela sträckningen, som det insatstaktiskt effektivaste och mest robusta alternativet: Fördelarna med detta är många för räddningsinsatsen.

Vid jämförelse mellan Västlänken och Citybanan i Stockholm är likheterna som nämnts innan stora. Båda tunnlarna är dubbelspårstunnlar under mark med ett flertal underjordiska stationer och placerade mitt i en storstadsmiljö. **Skillnaden är att Citybanan har en parallelltunnel i sitt säkerhetskoncept. För räddningstjänsten finns då ett antal förberedda nedfarter till tunnel som följer tågtunnelns sträckning.** Angreppspunkter in till tågtunneln blir ett flertal förbindelsepunkter med slussfunktion in i spårtunneln. Detta medför att de första räddningsenheterna snabbt kan påbörja inträngning i spårtunnel för att hjälpa utrymmande och skadade. **Insats från parallelltunnel har också den taktiska fördelen att det snabbt går att välja alternativ angreppspunkt genom att göra en enkel förflyttning av fordon och materiel till nästa tvärförbindelse. Denna snabba förflyttning kan ovan mark vara avsevärt mycket svårare på grund av den befintliga stadsmiljön utformning.** Parallelltunneln skapar också möjlighet till effektiv avtransportering av skadade ut ur tunnelmiljön och kan medverka till ett naturligt flöde för de oskadade utrymmande att kunna ta sig till närmaste station, utan att behöva ta sig upp till markytan.

samt

”Trafikverket har dock för Västlänken framfört ett förslag som går ut på att i princip ta bort hela den parallella räddningstunnel som hittills funnits med i räddningskonceptet och ersätta den med ett flertal utspridda räddnings- och insatsschakt”

Räddningstjänsten Storgöteborg har således visat att

- Västlänkens utformning med tre olika räddningskoncept, räddningsschakt, parallelltunnel och ett tredje koncept för stationerna försvårar räddningsinsatserna
- Västlänkens räddningskoncept försvårar taktiken vid räddningsinsatser, särskilt vad gäller utplacering och förflyttning av fordon ovan mark i storstadsmiljö
- Västlänkens räddningskoncept fragmenterar räddningsinsatserna och försvagar effektiviteten
- Västlänkens räddningskoncept försenar räddningstjänstens insatser
- Västlänkens avsaknad av parallell räddningstunnel försenar av transport av skadade och utrymmande personer
- Tvärtemot Trafikverkets påståenden om ”mycket god säkerhet” hos Västlänken och ”lika hög” personsäkerhet som i jämförbara infrastrukturer visar den analys som Räddningstjänsten Storgöteborg gjort att säkerheten är sämre i Västlänken
- En räddningsinsats i Västlänken kan kräva mer än fyra gånger så lång tid för insatsens tillgänglighet med det av Trafikverket föreslagna konceptet jämfört med det koncept som Räddningstjänsten Göteborg förordar.

6.5 Försämrat räddningskoncept i strid med villkor

Parallell räddnings-/servicetunnel har, i strid med Räddningstjänstens råd, slopats på stora delar av sträckan, synbarligen delvis av kostnadsskäl och delvis för att undvika ytterligare ingrepp i fornlämningar på avsnittet mellan Station Centralen och Otterhällan, det senare i ett försök att uppfylla tillåtlighetsvillkor nr 1.

Emellertid har detta lett till olika räddningskoncept på olika delar av sträckan. Räddningstjänsten Göteborg (RSG) har även i senare yttranden förordat (Yttrande 2015-02-18, Dnr A042/13-619) en sammanhållen parallell järnvägstunnel, vilket inte fått gehör.

Trafikverket har därmed utformat räddningskonceptet *utan* att samråda med berörd myndighet.

6.6 Långt avstånd mellan utrymningsvägar

Dåvarande Räddningsverket angav redan år 2001 (Räddningsinsatser vid tunnelbränder, ISBN 91-7253-135-5, s 79) att kritiskt avstånd mellan utrymningsvägar är 300 meter. Mot denna bakgrund är det anmärkningsvärt att avstånd mellan utrymningsvägar i Västlänken är upp till omkring 500 m (avser uppskattat avstånd mellan arbetstunnel Otterhällan och räddningsschakt vid St Eriksgatan liksom mellan

de båda serviceschakten på avsnittet mellan Station Centralen och Skansen Lejonet, se bilaga 1).

Utrymningsvägarnas inbördes avstånd anges inte, mer än som "i medeltal 300 meter". Då förutsättningen för självutrymning villkoras i tillåtlighetsbeslutet är det anmärkningsvärt att uppgifter om detta inte är närmare specificerade.

6.4 Säkerheten sämre än i jämförbara anläggningar

Jämförbara moderna anläggningar i Sverige; Citytunneln i Malmö, Citybanan i Stockholm samt tunneln genom Hallandsåsen, har parallella tunnelrör. Avståndet mellan tvärtunnlarna i Citybanan till den parallella räddnings- och servicetunneln är 300 meter utom vid stationer. Vi ifrågasätter varför en senare byggd anläggning ska förses med ett mindre säkert räddningskoncept.

Planerat säkerhetskoncept som bygger på självutrymning via schakt medför att endast fullt friska och rörliga personer som inte färdas med små barn kommer att ha chans att sätta sig i säkerhet. Rörelsehindrade, äldre och mindre barn lämnas att förlita sig på Räddningstjänsten, vars insats enligt Räddningstjänstens yttrande riskerar att kraftigt försenas

Sammanfattning och slutsats

Av ovanstående framgår att inget av villkoren med säkerhet kan anses uppfyllda. Det framgår även visat att de förutsättningar som angavs vid begäran om tillåtlighet inte längre gäller vad avser villkor nr 1 och 6.

Av Trafikverkets komplettering i miljöprövningen (PM Sammanställning uppfyllelse av tillåtlighetsvillkor, 2014/98395), framgår att villkor 1, 4 och 6 huvudsakligen hanteras inom ramen för järnvägsplanen. Vidare framgår av miljöprövningen att tveksamheter råder om i vilken process villkoren ska hanteras.

Av samma PM framgår att Trafikverket självt med säkerhet endast påstår att villkor nr 4 är uppfyllt.

Göteborg såsom ovan



Carina Bulić
Nätverket Stoppa Västlänken Nu



Peter Danielsson
Föreningen Nej till Västlänken

Underbilaga:

1. Karta utrymningsvägar

