

YTTRANDE

Ärende: N2016/04527/TIF

Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. ./ Trafikverket

Klagande 1 Föreningen Trädplan Göteborg, 8024690 6950
Att. Barbara Lindell
Nedre Fogelbergsgatan 9 A
411 28 Göteborg

Klagande 2

Klagande 3

Klagande 4

Klagande 5

Klagande 6

Klagande 7 Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet, 8020130 5292

Klagande 8 Götiska Förbundet, 8572000 6586

Klagande 9

Klagande 10

Klagande 11

Klagande 12

Klagande 13

Klagande 14

Klagande 15

Klagande 16

Klagande 17

Ombud för 1-17

Jur. kand. Giedre Jirvell och aff.jur. mag. Josefine
Gotting Mark0 & Miljörättsbyrån i Sverige AB
Kungsgatan 56
411 08 Göteborg

Motpart

Trafikverket
781 89 Borlänge

Överklagat beslut Trafikverkets beslut 2016-04-28, ärendenr. TRV 2015/75002, gällande fastställelse av järnvägsplan för Västlänken, Göteborg och Mölndals kommuner, Västra Götalands län

Saken Fastställelse av järnvägsplan för Västlänken

Undertecknade ombud för ovan angivna klaganden (hädanefter "Föreningen Trädplan Göteborg m.fl."), får med anledning av Trafikverkets yttrande 2017-03-10 i rubricerat ärende, anföra följande.

3 (14)

1 TALERÄTT

1.1 Miljöorganisationers talerätt

1.1.1 Trafikverket har i sitt yttrande 2016-07-12 anfört att Götiska Förbundet inte skulle ha talerätt i ärendet. Enligt 5 kap. 1 a § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, LBJ, får Trafikverkets beslut om fastställelse av en järnvägsplan överklagas av en sådan ideell förening eller annan juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken (1998:808), MB. För att en sådan organisation ska anses ha talerätt krävs att organisationen:

- har till huvudsakligt ändamål att tillvarata naturskydds- eller miljöintressen;
- inte är vinstdrivande;
- har bedrivit verksamhet i Sverige under minst tre år;
- har minst 100 medlemmar eller på annat sätt visar att verksamheten har allmänhetens stöd (jfr. Århuskonventionen artikel 9.3).

1.1.2 Av Götiska förbundets stadgar § 1 andra stycket, kan utläsas att *"Götiska Förbundets syften är att stärka och bevara kärleken till Fäderneslandet, att vårda kulturarvet, att främja vård av miljö och natur samt att värna om medmänsklighet och laglydnad."* Det framgår med all tydlighet att Götiska Förbundets huvudsakliga ändamål är att tillvarata natur- och miljöintresset. Eftersom Götiska Förbundet uppfyller även övriga rekvisit i ovan refererad bestämmelse får föreningen tillerkännas talerätt i ärendet.

1.2 Enskildas talerätt

1.2.1 Vad beträffar de enskilda personer som Trafikverket anser inte skulle ha talerätt i ärendet vidhåller klagandena sin inställning att även dessa personers överklagande ska tas upp till prövning med stöd av 22 § förvaltningslagen (1986:223). I förevarande fall bör det inte heller vara avståndet mellan anläggningen i fråga och de klagandenas bostäder som är av huvudsaklig betydelse, utan i stället åtgärdernas art och omfattning i det enskilda fallet.

1.2.2 Med beaktande av att järnvägstunneln planerar att sträcka sig genom stora delar av Göteborgs innerstad, och därigenom påverka de som bor, arbetar och vistas i stadsdelarna Olskroken, Gullbergsvass, Vasastaden, Annedal, Landala, Guldheden, Johanneberg, Heden, Skår, Kallebäck, Gullbergsvass, Nordstaden, Inom Vallgraven, Pustervik, Haga, Vasastaden, Lorensberg och Bö, är det därmed naturligt att både ett stort antal enskilda personer samt näringsidkare i dessa områden kommer att påverkas av anläggningen på ett sätt att dessa bör anses vara taleberättigade. Sakägarbegreppet måste i ett fall som detta tolkas generöst. Det har således ingen betydelse huruvida enskilda är hyresgäster eller bostadsrättsföreningar på så sätt som Trafikverket har anfört.

2 RIKSINTRESSE FÖR KULTURMILJÖVÅRD

2.1 Negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljövård i Göteborgs innerstad

- 2.1.1 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vidhåller vad de tidigare har anfört i sitt överklagande avseende den planerade järnvägstunnelns omfattande negativa påverkan på riksintresset för kulturmiljövården i Göteborgs stad. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. håller även fast vid sin bedömning att järnvägstunneln kommer att medföra påtagliga och irreversibla skador på riksintresset för kulturmiljövård, samt att detta riksintresse bör anses väga tyngre än det relativt nyinrättade riksintresset för kommunikation avseende projektet Västlänken. Att järnvägstunneln påtagligt kommer att skada riksintresset för kulturmiljövården slås fast även i länsstyrelsens ställningstagande. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vidhåller därutöver sin uppfattning att Trafikverket inte i tillräcklig utsträckning har redogjort för skadorna, eller kunnat presentera utredning som pekar på att skadan enbart kommer att bli "måttlig". Mot bakgrund av detta föreligger grund för järnvägsplanens upphävande.
- 2.1.2 Ett flertal områden och miljöer i Göteborgs innerstad utgör riksintresse för kulturmiljövård. I 3 kap. 6 § första stycket första meningen MB stadgas att *"mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön"*, samt i andra stycket att *"områden som är av riksintresse för naturvärden, kulturmiljövården eller friluftslivet skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket"*. Av kommentarerna till bestämmelsen framgår vidare att bestämmelsen även skyddar fysisk miljö i övrigt, vilket innebär att den bebyggda miljön och landskapsbilden omfattas av skyddet.
- 2.1.3 Det är i ärendet ostridigt att ett flertal värdefulla områden ur natur- och kulturhistoriskt hänseende kommer att påverkas negativt av den planerade järnvägstunneln, vilket även Trafikverket har vitsordat. Dessa värden är främst framträdande i stadskärnan med omgivande grönstråk, så som Skansen Lejonet – Gullberget, Centralen med hamnstråket, Haga Kyrkoplan med omgivning samt Korsvägen med omgivning.
- 2.1.4 Vad gäller dessa kulturmiljövården vill Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. återigen framhålla att de enskilda värdena inte nödvändigtvis behöver vara höga var för sig, men att ett flertal värden tillsammans kan skapa en värdefull helhetsbild, vilket just föreligger i Göteborgs Stad (jfr. länsstyrelsens rapport (2008:08) *Göteborg – Kulturmiljöer av riksintresse.*). Vid en riskbedömning av skador på dessa kulturmiljövården bör därmed beaktas vad som utgör en lämplig utveckling inom ett större område och inte enbart hur en åtgärd påverkar den närmaste omgivningen, vilket Trafikverket härvid tyckts ha gjort. Sammanfattningsvis vidhåller Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. att järnvägsplanen riskerar att medföra påtagliga skador på

riksintresset för kulturmiljövården, vilket inte har beaktats i tillräcklig utsträckning under järnvägsplaneprocessens gång.

2.2 Bristande bedömning av påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård

Länsstyrelsens uttalanden gällande påtaglig skada

- 2.2.1 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. önskar återigen anföra att länsstyrelsen under processens gång har gjort bedömningen att den fastställda järnvägsplanen för Västlänken kommer medföra påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården, vilket till stor del även har vidhållits av Riksantikvarieämbetet. Trots detta har planen bedömts kunna tillåtas då riksintresset för kommunikation har ansetts väga tyngre, en bedömning som enligt klagandena är direkt felaktig och bristande. I aktuellt fall saknas faktiska resonemang kring vad begreppet påtaglig skada innebär, samt på vilket sätt det skulle vara tillåtet att påtagligt skada Göteborgs kulturmiljövården på det sätt som genomförandet av den fastställda järnvägsplanen innebär. Dessa åberopade omständigheter har Trafikverket inte heller bemött i sitt senaste yttrande, vilket Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. finner högt anmärkningsvärt.
- 2.2.2 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill återigen hänvisa till prop. 1997/98:45, del 2, s. 32, vari stadgas att åtgärder som påtaglig kan skada natur- eller kulturmiljön, och som har betydelse från allmän synpunkt och som inte kan återskapas eller ersättas, ska undvikas så långt som möjligt, vilket även finner stöd i SOU 2015:99. Oaktat det faktum att hushållningsbestämmelserna i 3 kap. MB per se inte utgör allmänna skyddsbestämmelser, är bestämmelserna om riksintressen i kapitlet att betrakta som en form av stoppbestämmelser, innebärande att områden av riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada områdenas värden.
- 2.2.3 Klagandena vill ånyo framhålla att länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande har anfört att man inte delar Trafikverkets bedömning om att skadorna enbart kommer att bli måttliga. Även i länsstyrelsens tillstyrkan av järnvägsplanen vidhålls att påtaglig skada kommer att uppstå på riksintresset för kulturmiljövård, att kulturmiljövårderna har hög bevarandegrad, samt att järnvägsplanen kommer att innebära mycket stor påverkan på dessa värden.
- 2.2.4 Från länsstyrelsens sida är det därmed ostridigt att järnvägstunneln kommer att medföra påtaglig och irreversibel skada på värdefulla kulturhistoriska objekt i Göteborgs innerstad, vilket klagandena instämmer i. Med hänsyn därav ser Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. inte på vilket sätt Trafikverket har presenterat sådana försiktighetsmått att järnvägsplanen över huvud taget ska kunna fastställas, eller hur länsstyrelsen kunnat lämna sitt tillstyrkande till planen om man samtidigt anser att skadan blir påtaglig. Mot bakgrund härav saknas skäl för regeringen att fastställa Trafikverkets beslut om den antagna järnvägsplanen.

Trafikverkets felaktiga bedömning avseende påtaglig skada

- 2.2.5 Trafikverket hänvisar i sitt senaste yttrande i huvudsak till vad som redan har behandlats i fastställelsebeslutet. Med hänsyn till Trafikverkets relativt korta bemötande, tycks Trafikverket mena att man inte närmare behöver bemöta det som Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. har anfört i sitt överklagande. Klagandena finner detta anmärkningsvärt, då det i fastställelsebeslutet saknas ett flertal närmare redogörelser, inte minst i fråga om påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården.
- 2.2.6 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vidhåller vidare sin uppfattning att Trafikverkets fastställelsebeslut saknar resonemang kring vad begreppet påtaglig skada innebär i aktuellt fall. Oaktat att Trafikverket menar att skadan enbart kommer att bli måttlig, samt att länsstyrelsens och Trafikverkets klassificering av skadan skiljer sig åt, saknas en närmare redovisning kring hur Trafikverket har nått denna slutsats, i synnerhet med hänsyn till länsstyrelsens uttalanden.
- 2.2.7 I fastställelsebeslutet uppger Trafikverket att negativ påverkan på kulturmiljövården kommer att uppstå på flera platser i Göteborg under byggskedet, så som Skansen Lejonet/Gullberget och Landeriträdgården. Trots detta anför Trafikverket att *"Den sammanlagda påverkan utifrån hela riksintresset och dessa värden, med Västlänkens bestående påverkan, bedöms enligt den sökande innebära en måttlig konsekvens för riksintresset Göteborgs innerstad"*.
- 2.2.8 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vidhåller att det är felaktigt att påstå att den sammanlagda påverkan från järnvägstunneln enbart skulle bli "måttlig". I sitt senaste yttrande menar Trafikverket även att regeringen, inom ramen för sin tillåtlighetsprövning av tunneln, förklarade att riksintresset för kommunikation fick anses väga tyngre. Detta påstående stämmer dock inte, då det inte var klarlagt att det förelåg oförenliga riksintressen vid tiden för regeringens prövning. I regeringens beslut omnämns heller inte några "oförenliga riksintressen", varför en avvägning enligt 3 kap. 10 § MB aldrig företogs.
- 2.2.9 Mot bakgrund av det ovan sagda vidhåller Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. sin inställning att skadan på riksintresset för kulturmiljövården kommer att bli så pass påtaglig att villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut inte kan anses vara uppfyllt (se närmare kap. 6), samt att beslutet om järnvägsplanen därmed bör upphävas. Denna bedömning stöds även, så som tidigare anförts, av Götiska Förbundet och Statens Fastighetsverk.
- 2.2.10 Även av Naturvårdsverkets allmänna råd, NFS 2005:17, framgår att vid bedömningen av om en åtgärd påtagligt riskerar att skada ett riksintresse för kulturmiljö, ska bedömas hur mycket, på vilka sätt och för hur lång tid åtgärden kan inverka negativt på riksintressets värden, områdets känslighet, tidigare ingrepp på platsen, samt att även ingrepp i mindre delar av ett område kan påverka det sammanlagda värdet påtagligt.

Även Riksantikvarieämbetet har uttalat att bedömningen av vad som utgör en påtaglig skada är kopplad till den specifika platsen samt beroende av åtgärdens art och omfattning, vilket innebär att både en bestående negativ inverkan och en tillfälligt stor negativ påverkan kan innebära påtaglig skada.

- 2.2.11 Med hänsyn till de betydande värdena som föreligger avseende riksintresset för kulturmiljövården i Göteborgs stad, både vad gäller enskilda skyddsvärda objekt och kulturmiljön som helhet, är det högst anmärkningsvärt att Trafikverket står fast vid sin bedömning om påverkan på dessa värden till följd av Västlänken skulle vara måttlig. Mot bakgrund härav vore det högst olämpligt att den nu fastställda järnvägsplanen skulle vinner laga kraft.

Kumulativ bedömning

- 2.2.12 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill återigen framhålla att det måste företas en kumulativ bedömning av påverkan på samtliga skyddsvärda objekt för att den faktiska påverkan på riksintresset för kulturmiljövården i Göteborg ska kunna bedömas. Beträffande riksintresset för kulturmiljövården är det därtill viktigt att se till ett områdets kulturhistoriska särdrag och dess helhet som kulturmiljövårdsområde. Eftersom Trafikverket har underlåtit att redovisa ovan nämnda moment saknas det grund att fastställa den antagna järnvägsplanen.

2.3 Järnvägsplanen står i strid med 3 kap. 6 § MB

- 2.3.1 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill understryka att fastställandet av järnvägsplanen för Västlänken inte är förenligt med bestämmelsen i 3 kap. 6 § MB.
- 2.3.2 Klagandena står fast vid sin bedömning att järnvägsplanen inte har framtagits för att undvika påtaglig skada, utan snarare kommit till stånd utifrån den bedömningen att skada kommer att ske, men att skadorna är acceptabla. En sådan bedömning kan inte ses som förenlig med lagstiftarens syfte med bestämmelsen i 3 kap. 6 § MB. Då föreliggande riksintresse för kulturmiljövården både sammantaget och var för sig utgör ett unikt kulturmiljöarv, bör stor restriktivitet råda avseende åtgärder som riskerar att skada detsamma. Eftersom sådan restriktivitet inte har beaktats vid utarbetandet av planen, bör regeringen upphäva den av Trafikverket fastställda järnvägsplanen för Västlänken.
- 2.3.3 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill även understryka att stadsmiljön inte kommer att kunna bevaras eller utvecklas på det sätt som Trafikverket anför, då anläggandet av järnvägstunneln snarare kommer att få en motsatt effekt med hänsyn till de påtagliga och irreversibla skador som beräknas uppstå.

3 FELAKTIG AVVÄGNING MELLAN MOTSTÅENDE RIKSINTRESSEN

3.1 Riksintresset för kommunikation väger inte tyngst

3.1.1 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. håller fast vid att Trafikverket har företagit en felaktig bedömning avseende de två motstående riksintressena i förvarande fall, samt bestrider Trafikverkets uttalanden om att riksintresset för kommunikation skulle väga tyngre.

3.1.2 Enligt 3 kap. 10 § MB ska det riksintresse som bäst tillgodoser miljöbalkens målsättning samt hushållningsbestämmelserna i ges företräde vid bedömningen. I prop. 1985/86:3, s. 78-79 samt prop. 1997/98:45, del 2, s. 35 föreskrivs att en god hushållning på lång sikt bör utgöra grunden för avvägningen mellan konkurrerande riksintressen. Bedömningen ska därtill innefatta ekologiska, kulturella och samhällsekonomiska hänsynstaganden. Av SOU 2015:99, s. 257-258 kan även utläsas att vid motstående riksintressen ska en samlad bedömning av områdenas värden företas, för att tillse att påtaglig skada på värdena inte uppkommer.

3.1.3 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. anser inte att Trafikverket i sitt senaste yttrande har bemött klagandenas anföranden avseende på vilket sätt Trafikverket menar att riksintresset för kommunikation väger tyngre än riksintresset för kulturmiljövården. Klagandena vidhåller även att det nu utpekade riksintresset för kommunikation inte har grundats på ett sådant fördjupat planeringsunderlag som krävs för utpekande av ett sådant riksintresse (jfr. SOU 2015:99, s. 145 ff.). Bland annat saknas en erforderlig funktionsbeskrivning, en omständighet som Trafikverket valt att inte bemöta i sitt senaste yttrande.

3.1.4 Med hänsyn härav är det mycket svårt att se det bakomliggande syftet med detta riksintresse.

3.2 Den valda sträckningen saknar en tydlig motivering

3.2.1 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. önskar återigen understryka att det vid ett flertal tillfällen har påvisats att det inte finns något behov av att anlägga järnvägstunneln på den beslutade sträckan, utan att det snarare har handlat om fyra stycken alternativa sträckningar, så som förstärkningsalternativet, vilka alla har utgjort tänkbara alternativ. Att den nu valda sträckningen, utan vidare motivering, har klassats som riksintresse är därmed anmärkningsvärt. Inte heller dessa omständigheter har Trafikverket bemött i sitt senaste yttrande.

3.2.2 Då järnvägstunneln kommer att anläggas i direkt anslutning till ett flertal områden i Göteborgs stad som omfattas av riksintresset för kulturmiljövården är det högst anmärkningsvärt att den valda sträckningen kan ses som den bäst lämpade. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vidhåller att den valda sträckningen starkt bör ifrågasättas, då

andra sträckningar hade inneburit mindre skada på riksintresset för kulturmiljövård (jfr. prop. 1985/86:3 s. 75, s. 167).

- 3.2.3 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vidhåller även att vid en avvägning enligt 3 kap. 10 § MB bör det vara uppenbart att det som är långsiktigt och främst tillgodoser hushållningsbestämmelserna i förevarande fall är bevarandet riksintresset för kulturmiljövård, och inte det relativt nyinrättade riksintresset för kommunikation. Att fastställa den aktuella järnvägsplanen står därmed i strid med 3 kap. 10 § MB.

4 FELBERÄKNAD NYTTA OCH KAPACITET

- 4.1 Klagandena vidhåller därutöver att anläggandet av järnvägstunneln varken kommer att öka kapaciteten av järnvägsnätet eller öka det kollektiva resandet på det sätt som Trafikverket anför. Till skillnad från Trafikverkets beräkningar riskerar den planerade anläggningen att medföra en kapacitetsminskning. Härvid ska återigen framhållas att kapacitetsfrågan inte heller var utredd vid regeringens tillåtlighetsprövning, vilket enligt Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. måste tas i beaktande. Västlänken i kombination med Olskroken planskildhet och Almedal ger i verkligheten en kapacitetsminskning, innebärande att både Trafikverket och länsstyrelsen har grundat sina bedömningar på felaktiga beräkningar. Nyttan med projektet Västlänken kan därmed starkt ifrågasättas. Därutöver ska understrykas att det saknas en erforderlig beskrivning av den av Trafikverket påstådda kapacitetsökningen, samt hur denna ökning ska uppnås.
- 4.2 Vad gäller projektets beräknade samhällsnytta har Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. under processen presenterat flertalet uppgifter som påvisar att samhällsnyttoberäkningarna är grovt överskattade, samt att det saknas underlag avseende hur Trafikverkets beräkningar har utförts. Bland annat ska understrykas att projektets syfte inte kommer att kunna uppnås då tunnelns utformning och lokalisering skapar kapacitetsinskränkningar. Med hänsyn till de av Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. presenterade beräkningarna, är den planerade anläggningen per definition mycket olönsam, samt avviker stort från den tillåtlighetsprövande järnvägssträckan.
- 4.3 Även mot bakgrund härav kan ifrågasättas på vilket sätt riksintresset för kommunikation kan anses väga tyngre när Trafikverket inte ens bemött de av Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. framtagna beräkningarna.

5 VALD LOKALISERING ÄR INTE DEN BÄST LÄMPADE

- 5.1 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vidhåller vidare att den valda sträckningen inte utgör den bäst lämpade lokaliseringen i enlighet med 1 kap. 4 § första stycken LBJ, 2 kap. 6 § MB samt hushållningsbestämmelserna i 3 kap. MB.

- 5.2 Den valda sträckningen av järnvägstunneln kommer inte att uppfylla de krav som nämnda bestämmelser stadgar. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill även återigen framhålla att en alternativ lokalisering kan ge upphov till större nytta, samt utan att medföra påtaglig skada – exempelvis förstärkningsalternativet.
- 5.3 Den valda sträckningen kommer att medföra omfattande skador på värdefull kulturmiljö, såsom fornlämningar samt även värdefulla träd och grönområden, samt även ett flertal olägenheter för människor som kommer att pågå under mycket lång tid. Sträckningen kan därtill inte sägas vara den mest lämpade platsen med hänsyn till dess beskaffenhet och läge, detta med hänsyn till de omfattande och irreversibla skador som järnvägstunneln kommer att medföra.
- 5.4 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. finner det anmärkningsvärt att Trafikverket har valt att inte närmare bemöta deras anföranden gällande den valda sträckningen, samt på vilket sätt denna skulle vara den bäst lämpade, bland annat med hänsyn till de påtagliga och irreversibla skador som beräknas uppstå på riksintresset för kulturmiljövården, samt i övrigt de olägenheter för människors hälsa och miljön som följer av anläggandet. Det kan således ifrågasättas huruvida Trafikverkets bedömning avseende den valda sträckningen har föregåtts av en rimlig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. bestrider även det faktum att Trafikverket skulle ingående ha redovisat lokaliseringsfrågan i fastställelsebeslutet.
- 5.5 Sammanfattningsvis vidhåller Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. sin uppfattning att lokaliseringen är oförenlig med de grundläggande lämplighets- och lokaliseringskraven i miljöbalken och lagen om byggande av järnväg, bland annat med hänsyn till den grad av intrång och olägenhet som projektet innebär för både människor, natur och kulturmiljövården. Även mot bakgrund av detta bör järnvägsplanen upphävas.

6 JÄRNVÄGSPLANEN STÅR I STRID MED REGERINGENS TILLÅTLIGHETSBESLUT

6.1 Regeringens villkor 1 kan inte betraktas som uppfyllt

- 6.1.1 Vidare vidhålls att järnvägsplanen står i strid med villkoren i regeringens tillåtlighetsbeslut avseende projektet Västlänken. Av villkor 1 framgår att negativa konsekvenser för kulturmiljön så långt som möjligt begränsas vid anläggandet av Västlänken.
- 6.1.2 Då järnvägstunneln kommer att medföra påtagliga skador på ett flertal skyddsvärda objekt inom riksintresset för kulturmiljövård, vilket även har framhållits av länsstyrelsen under hela processen, kan fastställandet av planen inte anses stå i överensstämmelse med regeringens tillåtlighetsbeslut. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. önskar understryka att eftersom regeringens tillåtlighetsbeslut alltjämt ska

beaktas har det varit felaktigt av Trafikverket att fastställa järnvägsplanen i dess nuvarande skick.

- 6.1.3 Härvid ska återigen hänvisas till Riksantikvarieämbetets yttrande 2015-02-03, TRV 2013/92333, vari Riksantikvarieämbetet anför att Trafikverket bör *”presentera en tolkning av Regeringens villkor och förankra denna tolkning hos tillsynsmyndigheten, länsstyrelsen. En sådan tolkning återfinns inte i förslaget till järnvägsplan”*. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. ansluter sig till denna bedömning, dvs. att villkorets innebörd behöver klarläggas innan järnvägsplanen kan fastställas. Att fastställa en järnvägsplan med en sådan allvarlig brist kan inte ses som acceptabelt eller förenligt med gällande rätt. Eftersom villkoren i regeringens tillåtlighetsbeslut är bindande har det varit fel av Trafikverket att fastställa järnvägsplanen i dess nuvarande skick, utan att först fastställa att villkoren kan uppfyllas.

6.2 Beträffande regeringens villkor 2 och 3

- 6.2.1 Utöver vad som har anförts angående villkor 1, är Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. av uppfattningen att inte heller villkor 2 och 3 i regeringens tillåtlighetsbeslut kan anses vara uppfyllda i järnvägsplanen. Vad beträffar villkor 2, dvs. omhändertagande av jord- och bergmassor, vidhåller klagandena att det saknas en tydlig plan för omhändertagande av de massor som Västlänken kommer att generera. I fastställelsebeslutet anges endast att Trafikverket med Göteborgs stad och andra kommuner har samarbetat för att hitta lämpliga användningsområdena och avsättning för överskottsmassor, samt att en masshanteringsplan ska redovisas till länsstyrelsen innan byggstart 2018. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. anser att en plan för masshantering borde ha presenterats redan innan järnvägsplanen fastställdes. Masshanteringen riskerar därtill att både försvåras och fördyras på grund av övriga parallellt pågående projekt i Göteborgs stad. Med anledning av detta kan regeringens villkor 2 inte heller anses vara uppfyllt.
- 6.2.2 Vad beträffar regeringens villkor 3, dvs. plan för att begränsa energianvändningen m.m., uppfylls inte heller detta villkor genom järnvägsplanen, detta eftersom Västlänken kommer att medföra en omfattande ökning av utsläpp av kväveoxider och partiklar. Enligt Föreningen Trädplan Göteborgs m.fl. beräkningar kommer minskningen av biltrafik till följd av projektet Västlänken uppgå till endast 0,13 procent. Utöver detta föreligger i järnvägsplanen och dess föregående utredning felberäkningar gällande utsläpp av koldioxid samt utsläpp från vägtrafiken i övrigt. Därutöver ska anföras att den luftkvalitetsutredning som genomfördes under 2016 visar att miljö kvalitetsnormerna för luft inte kan hållas på det sätt som Trafikverket anför i sitt fastställelsebeslut (se ”Påverkan på luftmiljön vid anläggandet av Västlänken, TRV 2015/98278).
- 6.2.3 Oaktat det faktum att även mark- och miljödomstolen kommer att pröva projektets förenlighet med regeringens villkor i samband med tillståndsprövningen enligt miljöbalken, är det av största vikt att frågan om uppfyllande av villkoren även utreds i

fråga om aktuell järnvägsplan, vilket även tidigare har påtalats av länsstyrelsen. Då det finns en tydlig indikation på att den fastställda järnvägsplanen inte är förenlig med de villkor som framgår av regeringens beslut om tillåtlighet, i enlighet med ovan anförda samt relevanta bilagor, bör regeringen därmed upphäva planen.

6.3 Järnvägsplanen skiljer sig väsentligt från den tillåtlighetsprövade tunneln

- 6.3.1 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vidhåller även sin uppfattning att den tillåtlighetsprövade järnvägstunneln markant skiljer sig i från den anläggning som har fastställts i järnvägsplanen på ett flertal viktiga punkter, såväl geografiskt, miljömässigt och ekonomiskt. Enligt 17 kap. 8 § MB får mindre avvikelser från en tillåtlighetsprövad järnväg ske, om särskilda skäl för sådan avvikelse föreligger. Av regeringens tillåtlighetsbedömning kan utläsas att regeringen tillåter att Västlänken byggs i Göteborgs kommun, enligt alternativet Haga-Korsvägen via Älvstranden inom den korridor som redovisats på bilagd karta, samt att utbyggnaden ska ske med tunnellen som Trafikverket redovisat i sin ansökan.
- 6.3.2 Den nu fastställda järnvägsplanen omfattar dock en tunnel som är 700 meter längre än den tillåtlighetsprövade, med två spår i stället för fyra vid stationerna Haga och Korsvägen, samt som sträcker sig in i Mölndals kommun. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vidhåller därmed att förutsättningarna för den planerade järnvägstunneln väsentligt har ändrats sedan regeringens beslut, varför planen inte är förenlig med 17 kap. 8 § MB. Det står heller inte klart att särskilda skäl för att samtliga av dessa avvikelser föreligger. Inte heller denna omständighet har Trafikverket bemött i sitt senaste yttrande.
- 6.3.3 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vidhåller vad de tidigare har anført avseende de mindre avvikelser från järnvägstunneln som länsstyrelsen godkänt. Oaktat att besluten nu har vunnit laga kraft, vidhålls att dessa avvikelser inte kan betraktas som "mindre" med hänsyn till dess omfattning samt områdenas känslighet. Klagandena vidhåller därmed sin uppfattning att dessa avvikelser står i strid med regeringens tillåtlighetsbeslut, varför regeringen nu bör upphäva den fastställda järnvägsplanen.

7 JÄRNVÄGSTUNNELN KOMMER ATT MEDFÖRA BETYDANDE OLÄGENHETER

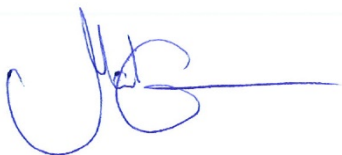
- 7.1 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vidhåller att betydande olägenheter kommer att uppkomma för både människors hälsa och miljön om den aktuella järnvägsplanen vinner laga kraft, samt bestrider Trafikverkets uttalanden om att myndigheten har gjort den prövning av olägenheter som åligger dem i samband med fastställelsebeslutet.
- 7.2 Så som tidigare anförts i processen kommer järnvägstunneln att medföra betydande olägenheter både för enskilda och näringsidkare som bor, driver näring eller på annat sätt regelbundet vistas i anläggningsområdet. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vidhåller sin uppfattning om att Trafikverket vare sig har redogjort för dessa

olägenheter, eller företagit den intresseavvägning som ankommer på Trafikverket enligt 1 kap. 3-4 §§ LBJ. Det stämmer visserligen som Trafikverket anför i sitt yttrande, att olägenhetsfrågor även kommer att prövas av mark- och miljödomstolen i samband med tillståndsprocessen i mål nr. M 638-16, men det är av största vikt att en erforderlig intresseavvägning enligt bestämmelserna i lagen om byggande av järnväg även företas i detta ärende, vilket Trafikverket härvid har underlåtit att redogöra för.

8 BILAGOR

- 8.1 "Skäl till fastställelse och järnvägsplanens syfte" ([bilaga 9](#)).
- 8.2 "Tillåtlighet och tillåtlighetsvillkor" ([bilaga 10](#)).
- 8.3 "Lokalisering" ([bilaga 11](#)).
- 8.4 "Västlänkens negativa påverkan på riksintresse för kulturmiljövård "Göteborgs innerstad" samt andra kulturmiljöer i Göteborg" ([bilaga 12](#)).
- 8.5 "Avvägning mellan riksintressena kulturmiljövård och kommunikation i Västlänken" ([bilaga 12A](#)).
- 8.6 "Träd, parkmiljöer, naturvärden och miljö kvalitetsmål som hotas av Västlänken" ([bilaga 13](#)).
- 8.7 Götiska förbundets stadgar ([bilaga 14](#)).
- 8.8 Information om Götiska förbundet ([bilaga 15](#)).

Göteborg, såsom ovan



Giedre Jirvell
Jur.kand.



Josefine Gotting
Aff.jur. mag.