

**Ändring av detaljplaner för
JÄRNVÄGSTUNNELN VÄSTLÄNKEN
MELLAN GULLBERGSVASS OCH ALMEDAL**

**Detaljplan för
JÄRNVÄGSTUNNELN VÄSTLÄNKEN;
TUNNELMYNNINGAR, SCHAKT M.M.**



**Samrådshandling
september 2013**

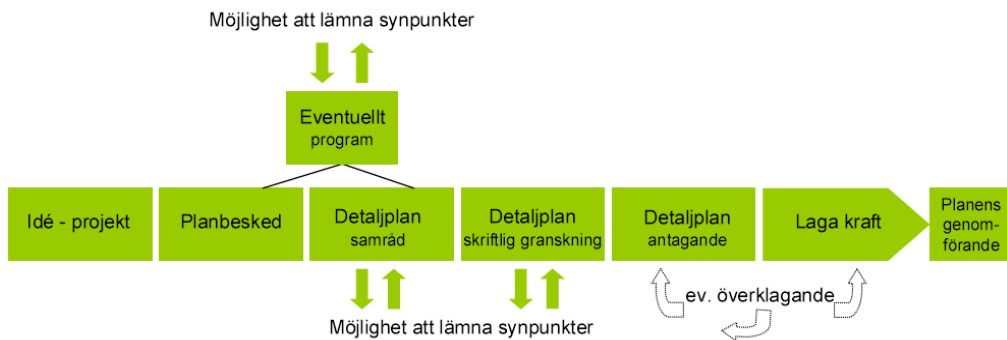


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen:

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.

När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerat i program.



Information

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 och 1:2000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om planförslaget lämnas av:

Peter Elofsson, Stadsbyggnadskontoret, 031-368 16 89

Anders Alm, Fastighetskontoret, 031-368 10 63

Sören Gustafsson, Trafikkontoret, 031-368 25 53

Samrådssid: 2013 09 18 – 2013 10 29



Göteborgs Stad

Samråd

Datum: 2013-09-03

Diarienummer SBK: 0635/11
Handläggare Peter Elofsson
031-368 16 89
peter.elfsson@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 6466/12
Handläggare Anders Alm
031-368 10 63
anders.alm@fastighet.goteborg.se

Ändring av detaljplaner för JÄRNVÄGSTUNNELN VÄSTLÄNKEN MELLAN GULLBERGSSVASS OCH ALMEDAL

Inom stadsdelarna Gullbergsvass, Nordstaden, Inom Vallgraven, Pustervik, Haga, Vasastaden, Lorensberg, Bö och Skår

Diarienummer SBK: 0486/13
Handläggare Peter Elofsson
031-368 16 89
peter.elfsson@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 6466/12
Handläggare Anders Alm
031-368 10 63
anders.alm@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för JÄRNVÄGSTUNNELN VÄSTLÄNKEN; TUNNELMYNNINGAR, SCHAKT M.M.

Inom stadsdelarna Olskroken, Gullbergsvass, Vasastaden, Annedal, Landala, Guldheden, Johanneberg, Heden, Skår och Kallebäck

Planbeskrivning

Detaljplanerna omfattar följande handlingar:

Planhandlingarna består av två detaljplaner med en gemensam planbeskrivning (denna handling). Den ena planen är en ändring av detaljplan där tillägg görs till gällande detaljplaner. Den andra planen är en ny detaljplan. Sammantaget behandlar de två detaljplanerna Västlänken mellan Olskroken och Almedal och sträckan finns redovisad på åtta olika kartblad. Följande handlingar ingår i detaljplanerna:

- Tjänsteutlåtande
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Plankarta inklusive illustration
- Grundkarta
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Ramböll 2013 09 05

Övriga handlingar:

- Naturmiljöutredning, Calluna 2013 08 22
- Dagvattenutredning, Norconsult 2013 09 10
- Kulturmiljöbilaga till MKB, Antiquum, 2013 09 02
- Trafikbullerutredning; Steg 1, SWECO 2013 09 04
- Nulägesbeskrivning (2011) av luftkvaliten,
Göteborgs Stad Miljöförvaltningen 2013 06 28
- Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys,
Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret, 2013 09 02.

Innehåll

SAMMANFATTNING:	1
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	1
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	1
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	2
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i>	2
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	3
<i>Syfte</i>	3
<i>Läge, areal och markägarförhållanden</i>	4
<i>Planförhållanden och tidigare beslut</i>	6
<i>Gällande planer</i>	7
<i>Riksintressen och Natura 2000</i>	7
<i>Utredningar/underlag i planarbetet</i>	8
<i>Trafik och tillgänglighet</i>	10
<i>Stadsmiljö och sociala aspekter</i>	11
<i>Station Haga</i>	12
DETALJPLANERNAS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	14
<i>Västlänkens utformning</i>	15
<i>Station Centralen</i>	31
<i>Station Haga</i>	33
<i>Station Korsvägen</i>	35
<i>Övriga åtgärder</i>	38
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	38
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	39
<i>Avtal</i>	40
<i>Dispenser och tillstånd</i>	42
<i>Tidplan</i>	42
<i>Genomförandetid</i>	43
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	43
<i>Nollalternativet</i>	43
<i>Sociala konsekvenser</i>	44
<i>Miljökonsekvenser</i>	48
<i>Ekonomiska konsekvenser</i>	52
AVVIKELSER FRÅN ÖVERSIKTSPLANEN	53

BILAGOR:

Bilaga 1: Förteckning över gällande detaljplaner

Bilaga 2: Förteckning över gällande fastighetsplaner

Bilaga 3: Fastigheter och intrång - Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt m.m.

Bilaga 4: Fastigheter och intrång – Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan

Gullbergsvass och Almedal

Bilaga 5: Arrenden och nyttjanderätter - Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt m.m.

Bilaga 6: Arrenden och nyttjanderätter– Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal

Sammanfattning:

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Västlänken är en järnvägstunnel under Göteborg som möjliggör genomgående tågtrafik mellan Olskroken och Almedal. Tunneln ska ha stationer vid Göteborgs centralstation, Haga och Korsvägen.

Detaljplanernas syfte är att möjliggöra byggandet av en järnvägstunnel under Göteborg. Planområdet sträcker sig mellan Gullbergsvass och Almedal. Den största delen är järnvägstunnel under mark. Detaljplanen för järnvägstunneln är en **ändring av detaljplan**. Syftet med denna detaljplan är att ändra gällande detaljplaner så att det blir möjligt att bygga den del av Västlänken som går i tunnel under marken. I denna detaljplan finns även byggrätter för flera ventilationsanläggningar och serviceschakt. Ändringen innebär att tilläggsbestämmelser upprättas. Gällande detaljplaner gäller jämsides med denna ändring.

Där järnvägsanläggningen bryter markytan tas en **ny detaljplan** fram på vissa platser. Detta sker där järnvägstunneln kommer upp ur marken (i Gullbergsvass och i Almedal) och en ny markanvändning skapas. Det kan också ske där ventilationsanläggningar, serviceschakt eller tunnelmynningar placeras på mark som i gällande detaljplan har en användning som inte tillåts ändras genom tillägg för denna nya användning. Även här provas alltså ett nytt förslag på markanvändning. Syftet med denna detaljplan är att göra det möjligt att bygga den del av järnvägen som går ovanpå marken eller i tråg samt göra det möjligt att bygga vissa ventilationsanläggningar, schakt och tunnelmynningar.

Planens innebörd och genomförande

Järnvägstunneln är 6 kilometer varav 4 går i berg. Resten av tunneln går i lera. På sträckor genom lera byggs tunneln uppifrån i schakt medan tunneln i berg drivs fram under mark. Mellan stationerna är tunneln utformad som en dubbelspårstunnel. På vissa sträckor finns en parallell servicetunnel. Alla tre stationerna ges i detaljplan möjlighet att byggas med två plattformar och fyra spår.

Kring järnvägstunneln krävs en skyddszon. Zonens storlek beror på om tunneln konstrueras i berg eller i lera/jord. Skyddszonen kommer att ingå i den fastigheten som bildas för järnvägsanläggningen. Ovanför skyddszonen skapas restriktioner för hur marken får användas.

Hela planområdet innehåller en användningsbestämmelse som anger järnvägstrafik i tunnel. Bestämmelsen tillåter byggande av järnväg i tunnel under kvartersmark och under allmänplatsmark. Tunneln (inklusive skyddszon) får anläggas till högst de nivåer som anges i halvcirklar på plankartan. Eftersom en särskild fastighet kommer att bildas för järnvägstunneln finns även dess undre djupläge (inklusive skyddszon) angiven i detaljplanen. Område för järnvägstrafik i tunnel varierar i bredd mellan 50 och 110 meter.

I planförslaget finns en djupbyggnadsbegränsning som anger till vilken nivå schaktning, spontning, borrhning, pålning eller andra ingrepp i undergrunden får ske från markytan för andra ändamål än byggande av järnvägstunnel. Det finns bestämmelse om att tunneln ska tätas så att inte grundvattensänkning skadar mark och byggnader samt att ljudnivån i befintliga bostäder ovanpå tunneln inte får överskrida 30 dB(A) på grund av stomljud från järnväg. I hela planområdet finns en bestämmelse som säger att större träd som fälls ska ersättas med nya likvärdiga med en stamdiameter på minst 30 centimeter.

I detaljplanerna finns egenskapsbestämmelser som anger var uppgångar, tekniska anläggningar samt utrymningsvägar får byggas. Område för ventilationsanläggning och utrymningsväg har en bestämmelse om utnyttjandegrad och utformning. Uppgångarnas placering och utformning kommer att studeras vidare i kommande detaljplan för respektive station.

Avtal om genomförande av detaljplanerna och järnvägsplanen kommer att tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för framtida drift och underhåll. Trafikverket ansvarar för utbyggnad av allmän plats och utbyggnad av kvartermark för järnvägsanläggningar.

För de tre stationerna; Centralen, Haga och Korsvägen kommer varsin detaljplan att tas fram i ett senare skede. Dessa planer kommer att beskriva hur stationerna fungerar i staden och hur stadsutvecklingen i stationernas närhet ska se ut. I denna handling beskrivs översiktligt hur områdena kring stationerna skulle kunna fungera i framtiden.

Överväganden och konsekvenser

Nollalternativet är ett referensalternativ för att bedöma detaljplanernas föreslagna markanvändning med avseende på miljöeffekter och konsekvenser. Nollalternativet är hämmande och medför negativa konsekvenser för den regionala utvecklingen. Eftersom det får stort genomslag i både staden och regionens strategiska arbete bedöms de negativa effekterna som mycket stora.

Den samlade bedömningen är att merparten av de tekniska anläggningarna hamnar i lägen där de inte får några betydande konsekvenser för det sociala livet. Några av anläggningarna hamnar i lägen med större sociala värden. Det handlar i första hand om grönområden och lekplatser med hög användningsgrad.

Ändring av detaljplaneförslaget för Västlänkens linjedragning medför allvarliga ingrepp i flera kulturmiljöer av riksintresse för kulturmiljövården. Irreversibla ingrepp över och under mark samt lokaliseringen av en del av de tekniska anläggningarna och stationsuppgångarna medför betydande miljöpåverkan på kulturmiljön.

Detaljplanerna för järnvägstunneln medför störst påverkan på naturmiljön i området kring Haga och Korsvägen, i de delar där järnvägstunneln går i lera och därmed kommer att anläggas genom öppna schakt. Förlusten av trädmiljöer och enskilda äldre, grova träd som också har betydelse för lavar, fågelliv och fladdermöss, gör att de negativa konsekvenserna för naturmiljön här är som störst.

Avvikelse från översiktsplanen

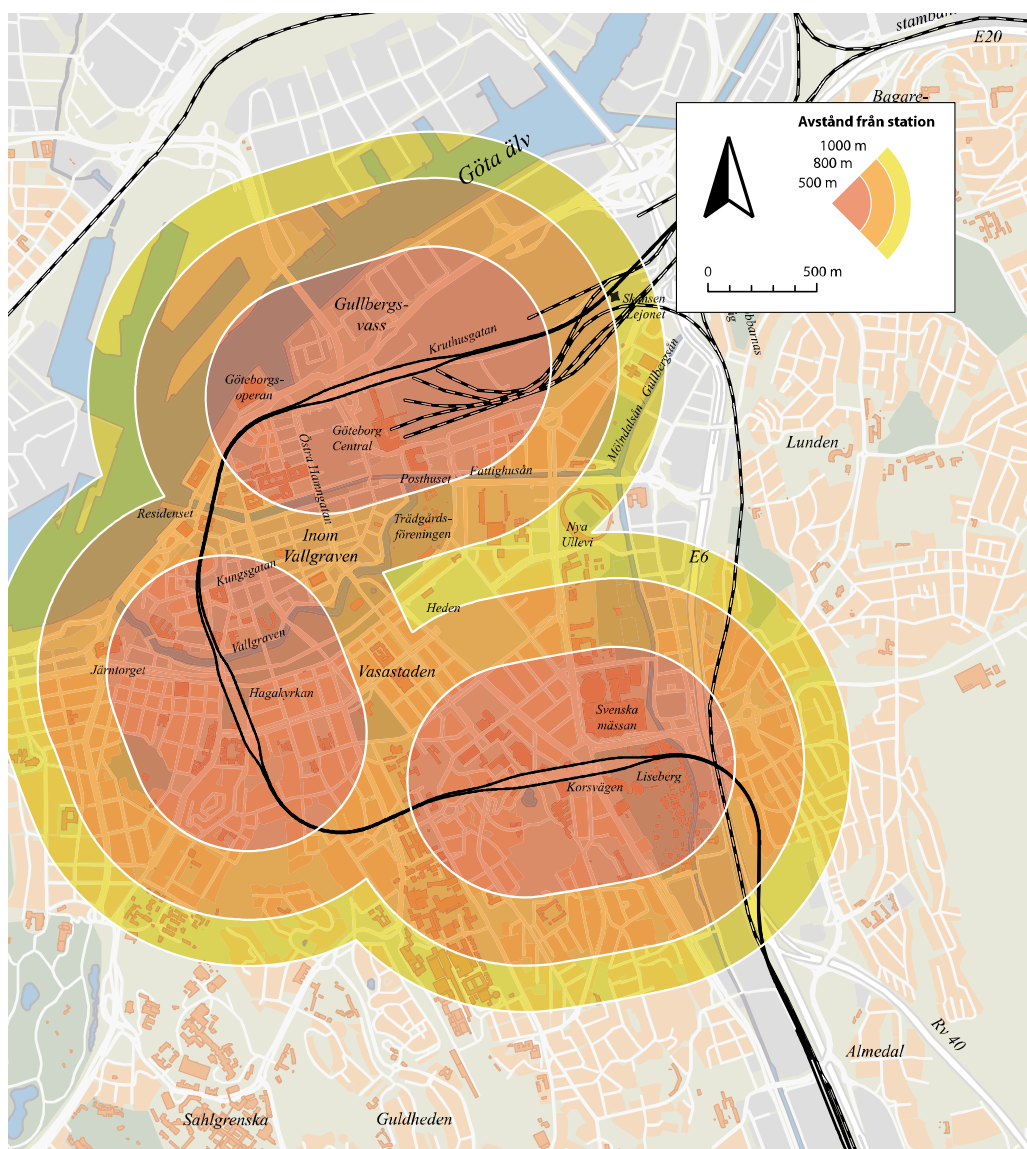
Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Västlänken – en del av Göteborgs framtid

Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Västlänken är en järnvägstunnel under Göteborg som möjliggör genomgående tågtrafik mellan Olskroken och Almedal. Genom att pendeltåg och regiontåg inte behöver angöra sackstationen vid Göteborgs central kan tågtrafiken effektiviseras. Tunneln ska ha stationer vid Göteborgs centralstation, Haga och Korsvägen. Vid stationerna skapas nya bytespunkter vilket gör att det blir gång- och cykelavstånd till pendeltåg från stora delar av centrala Göteborg. Lösningen ger också stora möjligheter till stadsutveckling.



Gula och röda ringar visar avstånden till Västlänkens stationsentréer.

De tre stationerna kommer i framtiden att få ökad betydelse som bytespunkter för regionens växande befolkning, och ökar möjligheterna till tågpendling till staden från mindre orter i regionen. Syftet med Västlänken är alltså att stödja en hållbar tillväxt inom regionen: genom att ge fler av regionens invånare direkt tillgång till centrala stationslägen i staden, bidrar länken till en ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbar tillväxt i Göteborgsregionen då fler människor får tillgång till fler arbeten, företagen kan utvecklas och fler människor kan röra sig inom regionen på ett miljömässigt hållbart vis.

Detaljplaner för järnväg mellan Olskroken och Almedal

Detaljplanernas syfte är att möjliggöra byggandet av en järnvägstunnel under Göteborg. Planområdet sträcker sig mellan Gullbersvass och Almedal. Den största delen är järnvägstunnel under mark. Detaljplanen för järnvägs-tunneln är en **ändring av detaljplan**. Syftet med denna detaljplan är att ändra gällande detaljplaner så att det blir möjligt att bygga den del av Västlänken som går i tunnel under marken. I denna detaljplan finns även byggrätter för flera ventilations-anläggningar och serviceschakt. Ändringen innebär att tilläggsbestämmelser upprättas. Gällande detaljplaner gäller jämsides med denna ändring.

Där järnvägsanläggningen bryter markytan tas en **ny detaljplan** fram på vissa platser. Detta sker där järnvägstunneln kommer upp ur marken (i Gullbergsvass och i Almedal) och en ny markanvändning skapas. Det kan också ske där ventilations-anläggningar, serviceschakt eller tunnelmynningar placeras på mark som i gällande detaljplan har en användning som inte tillåts ändras genom tillägg för denna nya användning. Även här prövas alltså ett nytt förslag på markanvändning. Syftet med denna detaljplan är att göra det möjligt att bygga den del av järnvägen som går ovanpå marken eller i tråg samt göra det möjligt att bygga vissa ventilations-anläggningar, schakt och tunnelmynningar.

För att kunna bygga Västlänken krävs förutom detaljplan; järnvägsplan och regeringens tillåtlighet. Det är Trafikverket som tar fram en **järnvägsplan** för Västlänken. Det är också Trafikverket som söker **tillåtlighet** hos regeringen för att bygga tunneln. För att järnvägsplanen ska kunna fastställas får den inte strida mot detaljplanen. Detaljplanen ska därför innehålla alla delar som järnvägsplanen innehåller och göra dessa planenliga.

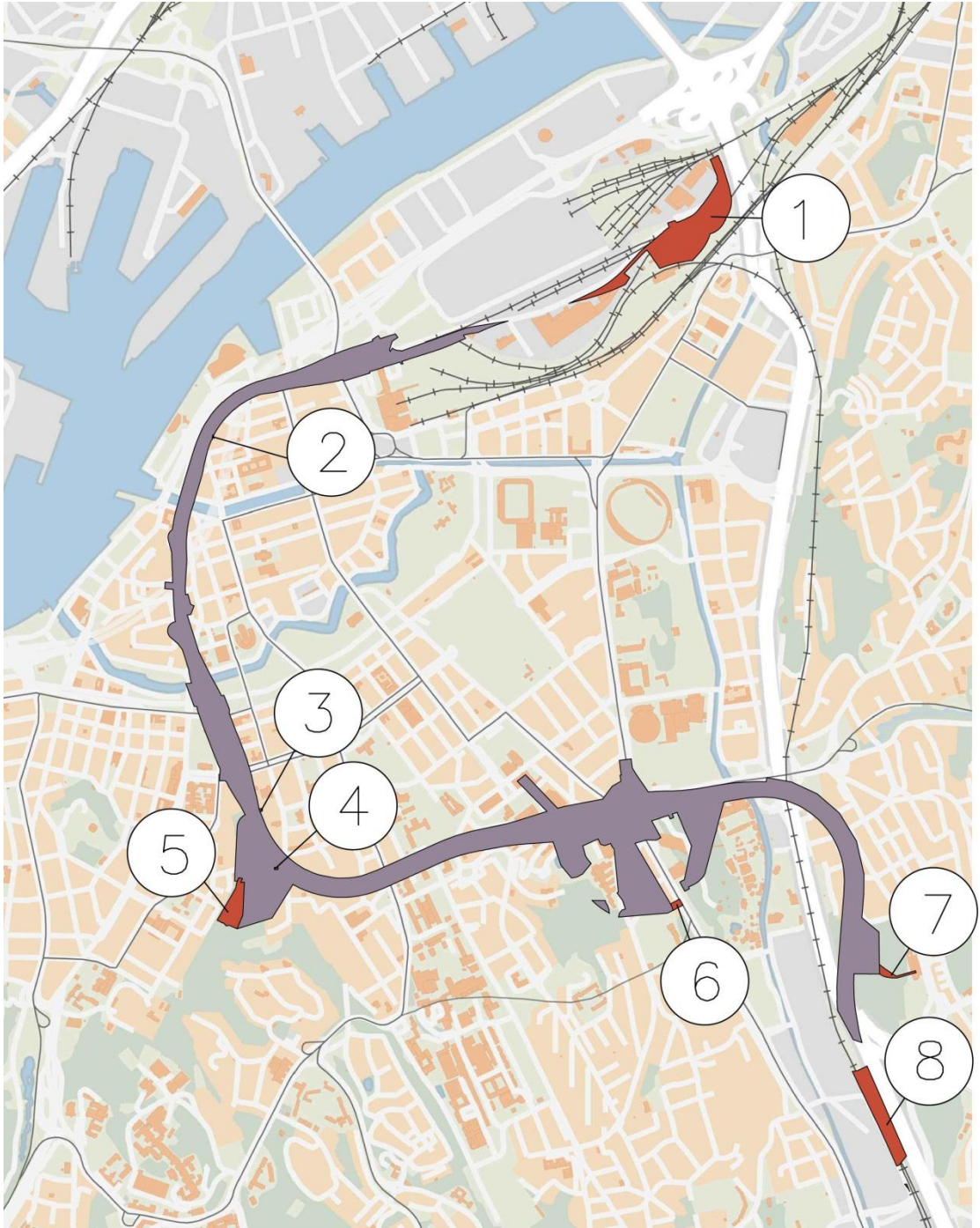
Läge, areal och markägarförhållanden

Planområdet för Ändring av detaljplan omfattar cirka 44 hektar. Planområdet för Detaljplan omfattar knappt 7 hektar.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

I *Fastigheter och intrång* (bilagorna 3 och 4) redovisas de fastigheter (inklusive tomträtter) som kan drabbas av fastighetsrättsliga intrång. Det finns en bilaga till respektive detaljplan.

I *Arrende- och nyttjanderätter* (bilagor 5 och 6) anges vilka arrende- och nyttjanderätter (fastighet, ändamål och arrendator/nyttjanderättshavare) som finns inom respektive planområde. Det finns en bilaga till respektive detaljplan.



Planområdena sträcker sig mellan Olskroken och Almedal. Den grå ytan redovisar planområdet för Ändring av detaljplan. Röda områden är planområden i Detaljplan för tunnelmynningar och schakt. Siffrorna hänvisar till plankartans delområden.

Planförhållanden och tidigare beslut

Västsvenska paketet

Västsvenska paketet är ett samarbetsprojekt för att främja tillväxt och ett mer hållbart transportsystem i Göteborgsregionen som har pågått sedan början av 2000-talet. Samarbetsparterna är Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Region Halland, Trafikverket, Västtrafik och Trafikverket. De övergripande målen för västsvenska paketet har formulerats gemensamt av de samverkande parterna. De tar sin utgångspunkt både i de mål som är beslutade i regionala och kommunala politiska församlingar och också i de nationella transportpolitiska målen som är beslutade av riksdagen. De övergripande målen för Västsvenska paketet är:

- Större arbetsmarknadsregioner
- En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
- En konkurrenskraftig kollektivtrafik
- En god livsmiljö
- Kvaliten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

Västsvenska paketet innehåller exempelvis bussfiler, förlängning av plattformar för pendeltåg, trängselskatt, ny bro över Göta Älv och Marieholmstunnel. Västlänken är den enskilt största satsningen i Västsvenska paketet.

Översiktsplan

Göteborgs översiktsplan antogs av Kommunfullmäktige 2009. På översiktsplanens markanvändningskarta markeras Västlänken som ett markreservat för kommunikation, järnväg. Det är ett nationellt och regionalt utpekat stråk och en sträcka av riksintresse. Översiktsplanen säger att syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige kan underlättas. Pendeltågssystemen kan knytas ihop till ett genomgående tågsystem och fler områden i Göteborg kan nås utan byten.

Översiktplanen anger en tydlig inriktning för stadens utbyggnad med utgångspunkt i göteborgsregionens tillväxtstrategi "Uthållig tillväxt" (GR 2006). Göteborg förutsätts ha en kraftig utveckling i kärnan. Genom att bygga staden inifrån och ut kan Göteborg stärka regionen. En tät och intressant regionkärna där alla kan mötas och känna tillhörighet är betydelsefullt för näringslivets utveckling och för människors livskvalitet.

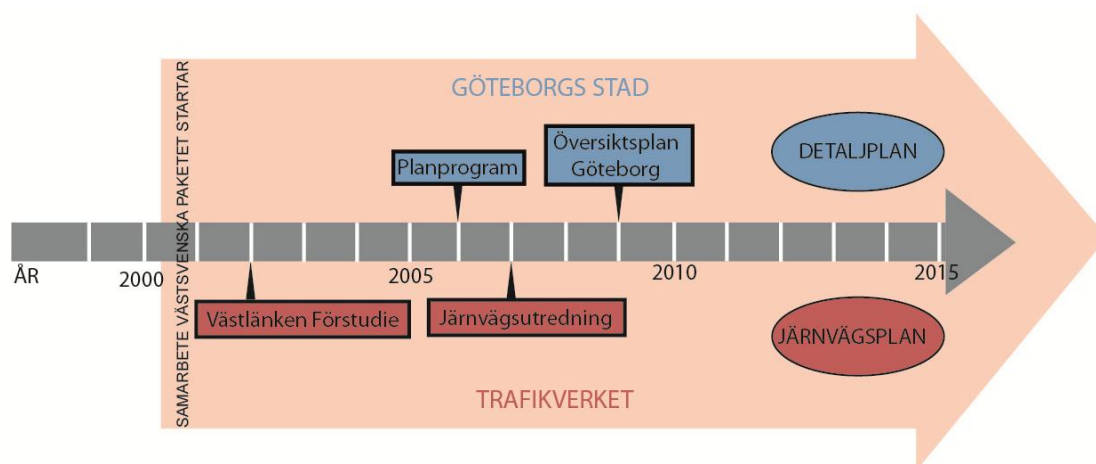
Järnvägsutredning

En förstudie av Västlänken presenterades av Banverket 2002 (nuvarande Trafikverket). En järnvägsutredning togs sedan fram med de tre alternativa sträckningar som valts i förstudien: Haga-Korsvägen, Haga-Chalmers och Korsvägen. Dessutom studerades Förstärkningsalternativet; en utbyggnad av befintlig säckbangård med nya spår i en ny tunnel parallellt med befintlig tunnel mellan Olskroken och Almedal. Banverket beslutade 2007 att Västlänken skulle drivas vidare och att alternativ Haga-Korsvägen via (Södra) Älvstranden ska ligga till grund för fortsatt planering.

Planprogram och planuppdrag

Samtidigt med järnvägsutredningen tog Göteborgs Stad fram ett program och diskussionsunderlag för detaljplaner för Västlänkens olika alternativ. Programsamråd för planområdet (med förordande av Haga-Korsvägen via Älvstranden) antecknades av byggnadsnämnden 13 juni 2006.

Vid byggnadsnämnden den 30 oktober 2012 fick Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram fyra detaljplaner för Västlänken: för järnvägstunneln och för stationerna Centralen, Haga och Korsvägen. Denna handling är en detaljplan för järnvägstunneln.



Göteborgs Stad och Trafikverket arbetar båda med planerna för Västlänken.

Gällande planer

Gällande detaljplaner inom planområdet finns listade i bilaga 1.

Gällande fastighetsplaner finns listade i bilaga 2.

Riksintressen och Natura 2000

Områdena som berörs av de olika detaljplanerna omfattas delvis av riksintressen för olika ändamål. Stora delar av centrala Göteborg är av riksintresse för kulturmiljö. Riksvärdet inbegriper bland annat 1600-talstaden med kvarvarande befästningslämningar, park- och allétråket utmed vallgraven, farleder och knutpunkter samt kvarvarande landerier. Det befintliga järnvägsnätet in mot Göteborgs central, vägarna E6/E20, E45 och väg 40 samt farleden i Göte älv är av riksintresse för kommunikation. Västlänken är i egenskap av planerad järnväg också utpekad som riksintresse. Säveån är utpekad som natura 2000-område och är därmed också riksintresse.

Utredningar/underlag i planarbetet

Göteborgs Stad har bedömt att ett genomförande av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) därför ska ingå som en del av planhandlingarna. En MKB kommer att tas fram till samrådet. Ett flertal utredningar ligger till grund för detaljplanen och för bedömningar som görs i MKB:n. Stadens fokus ligger på att utreda konsekvenserna av Västlänken, ur olika perspektiv, från dagen då Västlänken är i drift. Se vidare kapitel **Överväganden och konsekvenser** på sid 43.

Trafikverket tar också fram utredningar. I vissa fall använder detaljplanernas MKB underlag även från Trafikverkets utredningar. Här följer en sammanfattning av de utredningar som har betydelse för planarbetet och för MKB:n.

Natur

Göteborgs Stad tar fram en naturutredning till samrådet för planområdena och dess influensområden. Här ingår naturmiljöer, vattenmiljöer och särskilt skyddade arter. Dessutom görs en känslighetsanalys. Huvuddelen av utredningen kommer att finnas färdig till samrådet.

Trafikverket tar fram förutsättningar för park- och naturmiljö. Syftet är att redovisa befintliga park- och vattenvärden. Detaljerade inventeringar görs där Västlänken kommer att anläggas i betongtunnel i öppet schakt eftersom påverkan där bedömts som störst. Gröna miljöer, träd, konstverk och vattenmiljöer inventeras.

Geoteknik

Göteborgs Stad klargör de geotekniska förutsättningarna för planområdena. Dessa utredningar kommer att visa de geotekniska förutsättningarna för att säkerställa ny markanvändning för tunneln i förhållande till befintlig markanvändning. Den geotekniska utredningen kommer också att belysa lämplig framtida markanvändning på och intill tunneln.

Förorenad mark

I järnvägsutredningen för Västlänken presenteras ett antal områden där risken är som störst att påträffa föroreningar i jord. Huvudsakligen handlar det om marken vid Älvstranden och inom vallgraven som till stor del består av fyllnadsmassor samt stråket söder om Liseberg längs Mölndalsån som historiskt präglats av industriell verksamhet. Även inom nuvarande bangård och spårområde finns risk för förorenad mark. Utöver dessa områden finns risk för förorenade bottensediment i åar och kanaler. Föroreningarna riskerar att spridas till i mark och grundvatten. För att kunna bedöma konsekvenserna är det därför viktigt att veta var och vilka föroreningar som finns i marken och ha en plan för hur massorna kommer hanteras i samband med schaktarbeten, behandling, deponering och eventuell återfyllnad. Trafikverket bedriver inom Västlänksprojektet utredningar för hantering av dessa frågor.

Vatten

Göteborgs Stad tar fram en dagvattenutredning inom planområdena och deras influensområden. Till samrådet beskrivs förutsättningarna för planområdet samt

generella rekommendationer och principlösningar för platser där markytan bryts. Till granskningen studeras områden kring stationerna närmare och analysen förfinas.

Trafikverket tar fram en övergripande redovisning av järnvägsplanens påverkan på grundvatten, vattendrag och dagvatten. Dessutom ansvarar de för *Tillstånd för vattenverksamhet* samt utreder de förutsättningar som gäller för klimatförändringar och översvämningar. Denna utredning finns färdig till samråd av detaljplanen.

Kulturmiljö

Göteborgs Stad tar fram fördjupade kulturmiljöbeskrivningar för Skansen Lejonet, Centralen och hamnstråket, Haga kyrkoplan och Kungsparken samt för Korsvägen med omgivning. Även arkeologi beskrivs i kulturmiljöunderlaget.

Trafikverket tar fram en kulturmiljöutredning som främst behandlar området under mark. Här behandlas också riksintresse under mark.

Arkeologi

Trafikverket ansvarar för utredning avseende fornlämningar.

Buller

Göteborgs Stad tar fram en "Trafikbullerutredning, Västlänken; steg 1" som beskriver ljudmiljön för detaljplanerna vid Västlänkens tunnelpåslag i nuläget, med Västlänken samt nollalternativet. Utredningen visar alltså bullersituationen (med avseende på vägtrafik) där Västlänken går ovan jord, vid Skansen Lejonet och Almedal. I dagsläget är bullersituationen vid dessa platser mycket bullerutsatta. Endast en liten del har i nulägen en ekvivalent bullernivå under 55 dB(A). Här finns dock ingen bostadsbebyggelse i närområdet.

Trafikverket ansvarar för utredningar när det gäller buller, vibrationer, och stomljud från tågtrafiken samt för bullerutredning i byggskedet.

Luftmiljö

Göteborgs Stad tar fram en utredning som visar övergripande förändringar av luftmiljön inom detaljplaneområdena och dess influensområden. Förändringar i luftmiljön avseende tåg-, bil-, buss-, spårvagnstrafik och tillkommande trafik från föreslagen markanvändning beskrivs. En "Nulägesbeskrivning (2011) av luftkvaliten i Göteborgsområdet inför byggandet av Västlänken" har tagits fram till samrådet för att kunna uppskatta förändringarna av luftkvaliten med avseende på partikel- och kväveoxidhalter.

Trafikverket tar fram en utredning som visar de övergripande förändringarna av kväveoxidhalter som Västlänken ger upphov till. Partikelemissioner från de tekniska anläggningarna t ex ventilation utreds.

Teknik

Trafikverket ansvarar för att utreda de ledningar som finns i marken inom järnvägsplansområdet, t ex VA, fjärrvärme, el och tele.

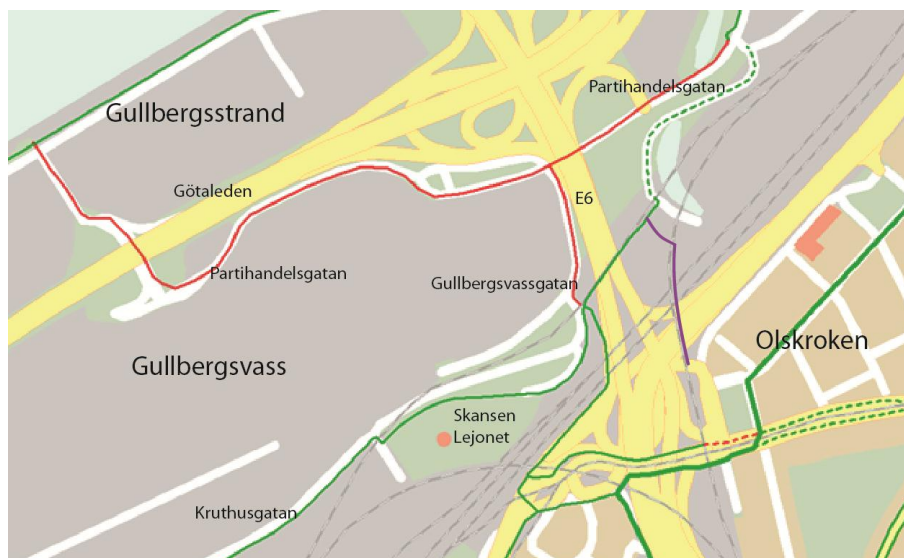
Trafik och tillgänglighet

Vid tunnelmynningarna där järnvägen går från att vara underjordiska till att hamna ovan mark, i Gullbergsvass respektive Almedal, kommer järnvägen att påverka nuvarande utformning när det gäller gatustruktur och tillgänglighet.

Gullbergsvass

Kruthusgatan är tillsammans med Stadstjänaregatan ett riksintresse för kommunikation. Detta på grund av den kombiterminal som finns i Gullbergsvass. Kruthusgatan ansluter vidare via Gullbergsvassgatan och Partihandelsgatan till E45 i Falumotet. Kruthusgatan har också funktion som en alternativ utfart från centralenområdet mot E45. Kruthusgatan trafikerades 1998 av ca 5000 fordon per dygn.

Utmed Kruthusgatan finns även ett övergripande cykelstråk som i väster ansluter mot centralenområdet och i öster mot Gamlestaden respektive Norra Gårda/Olskroken och norrut mot Gullbergsstrand. Öster om planområdet finns även en koppling för fotgängare över E6 via godstågsviadukten mellan Olskroken och Gullbergsvass/Partihandelsområdet. Det är av vikt att dessa kopplingar inte försämras.



Dagens cykelstråk i Kruthusgatans närhet. Grönt är befintlig cykelbana och rött är föreslagen cykelbana (cykelprogram 1999). Gångstråket mellan Olskroken och Partihallarna/Gullbergsvass via Godstågsviadukt redovisas i lila. De streckade linjerna är bilgator med låg hastighet.

Almedal

Almedalsvägen är industrigata i gällande plan. Området mellan Almedalsvägen och Mölndalsån är delvis under omvandling. Detaljplaner kommer att påbörjas för att omvandla Almedals fabriker och Tändsticksfabriken till kvarter med främst bostadsbebyggelse med sammanlagt upp till 400 bostäder. Samtidigt kommer två av kvarteren längs Almedalsvägen att inom överskådlig tid finnas kvar för verksamheter. Dessa kvarter angörs av tunga transporter från Almedalsvägen. Almedalsvägen trafikerades av cirka 2 000 fordon per dygn. Gångbanan utmed Almedalsvägen är idag relativt smal (1,7 meter). Då det planeras för cirka 400 bostäder i närområdet bör möjligheten finnas att bredda denna till 2 meter för att skapa en bättre standard.

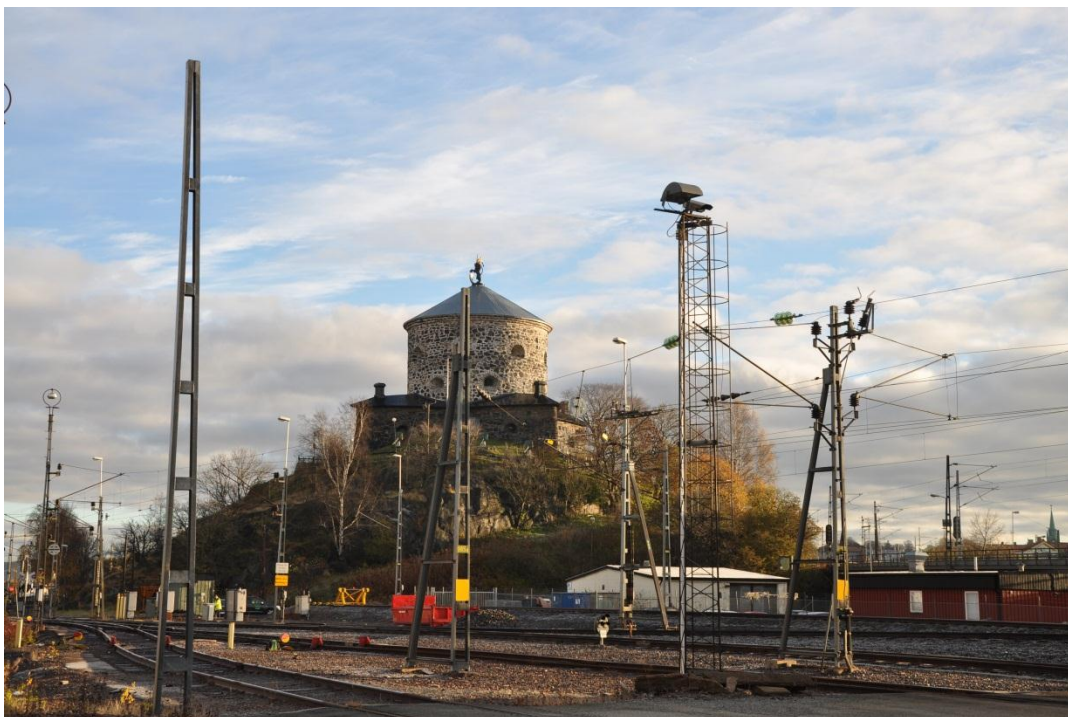
Stadsmiljö och sociala aspekter

Göteborgs Stad har tagit fram ett material som undersöker sociala konsekvenser och konsekvenser för barn av Västlänken med fokus på tekniska anläggningar. Med tekniska anläggningar menas tunnelmynningar, serviceschakt och ventilationsschakt. Konsekvensbeskrivningen behandlar permanenta tekniska anläggningar ovan mark och hur dessa påverkar stadsmiljön. Samtliga lägen för tekniska anläggningar har studerats ur ett socialt perspektiv och konsekvensbeskrivningen fokuserar på de lägen där anläggningen kan tänkas få en betydande social påverkan. Nulägesbeskrivningen som följer nedan behandlar dessa kritiska lägen samt själva stationsområdena.

Skansen Lejonet

Skansen Lejonet är en av två försvarsskansar som uppfördes i Göteborg i slutet av 1600-talet, belägen på Gullberget vid Gullbergsvass. Befästningen är ett viktigt landmärke och omsluts av ett grönområde med gångstigar som slingrar sig uppför kullen. I söder angränsar Skansen Lejonet till området Stampen och strax öster om berget ligger Olskroken och Olskroksmotet.

Skansen Lejonet är ett statligt byggnadsminne, ett riksintresse och en del av en kulturhistoriskt värdefull miljö. Platsens användningsgrad är i dagsläget relativt låg vilket kan bero på att den är otillgänglig och bullerutsatt. Statens fastighetsverk som ansvarar för Skansen Lejonet har nyligen renoverat byggnaden och gjort insatser för att göra terrängen runt omkring mer attraktiv och tillgänglig. Bergets läge mellan industribyggnader, bangård och stora vägar innebär dock att den är fortsatt svåråtkomlig, i synnerhet för fotgängare och cyklister.



Idag är Skansen Lejonet bullerutsatt och svåråtkomlig för fotgängare och cyklister.

Centralen

Centralen är en viktig strategisk knutpunkt för regionen. Centralstationen med omnejd har en utpräglad kommersiell karaktär med ett stort utbud av handel och service.

Det norra stationsområdet, där Västlänkens station hamnar, domineras i stort av biltrafik och parkeringsplatser. Avsaknaden av bostäder och övrig bebyggelse innebär att platsen kan upplevas som ödslig och otrygg på kvällen. Utöver den verksamhet som finns inne på Centralen råder här allmän brist på sociala funktioner och vistelseytor. Ett av undantagen är Bergslagsparken, framför gamla Bergslagsbanans stationsbyggnad, men den har en låg användningsgrad. Nyligen drogs en väg genom parken som delade den i två. I ena delen finns en boulevard som fortfarande används.

Vägarna och trafiklederna (i synnerhet väg E45 Götaleden) skapar barriärer i området och försvårar framkomligheten för fotgängare och cyklister. Dessa barriärer bidrar också till att man trots närheten till Göta älv inte upplever någon kontakt med älvstrandsområdet och vattnet.

Området norr om Centralen står inför stora omvandlingsplaner. I och med nya Hisingsbron sker en förflyttning av brofästet vilket kommer innebära stora förändringar i områdets infrastruktur. Dessutom finns planer på stadsutveckling och förtätning i älvstrandsområdet och i Gullbergsvass. Bergslagsbanans stationshus som ligger på platsen har nyligen köpts av Västra Götalandsregionen som har planer på att skapa ett Regionens hus med cirka 900 arbetsplatser.

Otterhällan

Otterhällan är benämningen på en bergskulle som ansluter till Kungshöjd, ett centralt blandstadskvarter med stor andel äldre bebyggelse. Längst upp på Otterhällan ligger ett ringformat flerfamiljshus i nyare stil. På Otterhällan ligger också den historiska byggnaden Drottning Kristinas jaktlott som uppfördes någon gång mellan slutet av 1600-talet och början på 1700-talet.

Station Haga

Station Haga hamnar under Haga Kyrkoplan, i brytpunkten mellan stadsdelarna Haga och Vasastaden. Området ingår i en välutvecklad stadsstruktur med mycket rörelse och socialt liv. En blandning av funktioner samsas i närmiljön såsom bostäder, arbetsplatser, skolor, högskolor, handel och service. Med en stor andel äldre bebyggelse har området stora kulturhistoriska värden och en stark identitet. I en undersökning om göteborgarnas favoritplatser (Stadslivsanalysen) hamnar Haga i topp som en av de fyra mest populära platserna i staden.

Mitt emellan de planerade entréerna ligger Haga kyrkoplan - en välbesökt stadspark med stora sociala värden och naturvärden. Hagakyrkan (1859) och Gamla stadsbiblioteket (1900) som båda ligger i parken bidrar till platsens kulturhistoriska värde. Parkens läge gör den till en naturlig mötesplats med en bred målgrupp. En stor användargrupp är barnen som bland annat kommer dit för den inhägnade lekplatsen. Parken används också i stor utsträckning av lokala skolor och förskolor, varav vissa besöker parken flera gånger i veckan (några av skolorna saknar egen gård och besöker parken dagligen).

Söder om Haga kyrkoplan ligger Vasagatan som är ett viktigt stråk för gång- och cykeltrafik. Göteborgs universitet har ett starkt fäste i området med flera institutioner och universitetsbibliotek. Norr om Haga kyrkoplan ligger Nya Allén och Parkgatan som domineras av bil- och spårvagnstrafiken. Passagerna över Nya Allén är besvärliga och området upplevs som otryggt på kvällstid. Här finns också inslag av grönska i form av Kungsparken men användningsgraden på dessa grönytor är relativt låg i jämförelse med Hagaparken.

Fogelbergsparken

Parken är belägen på en brant bergshöjd i Vasastaden mellan Övre och Nedre Fogelbergsgatan. Parkens läge, i kombination med dess naturliga och kuperade karaktär, gör att den är relativt svårtillgänglig. Den används dock av flera förskolor i området, både som skolgård och för tillfälliga utflykter, och har därför ett stort värde utifrån ett barnperspektiv.

Södra Viktoriagatan

Södra Viktoriagatan ligger i stadsdelen Landala. Den har en relativt stor lutning och sträcker sig uppför ett berg. Längs med gatan finns bostadshus, ett parkområde, en badmintonhall (Fjäderborgen) och en mindre matvarubutik. Bostadshusens karaktär varierar från fristående äldre villor i norr till höghus i söder. I närområdet finns också flera skolor och förskolor. Väster om Södra Viktoriagatan finns en bergskulle som består av ett grönområde med stigar och utsiktsplats. Trots det centrala läget är området relativt lummigt, tyst och lugnt.

Station Korsvägen

Korsvägen är en av Göteborgs viktigaste knutpunkter för bil- och kollektivtrafik. Hållplatsen Korsvägen är dels en bytespunkt men också ett utgångsläge för att nå flera publika målpunkter såsom evenemangsstråket, Svenska Mässan, Liseberg, Universeum och Götaplatsen. Platsen har således inte bara stor betydelse för staden utan betydelsen sträcker sig långt utanför det lokala sammanhanget. Platsen präglas av stora flöden av trafik och människor och kan upplevas som rörig, med få ytor att stanna upp på. Även om många förknippar platsen med stora evenemang och attraktioner pågår det också ett vardagsliv på platsen. Inom gångavstånd från platsen finns ett stort antal bostäder, arbetsplatser och övriga vardagsfunktioner.

På en höjd strax sydväster om Korsvägen ligger grönområdet Näckrosdammen. Förutom själva dammen finns där en lekplats, små gångvägar och flera grönytor. På platsen ligger också flera universitetsinstitutioner, bland annat Humanisten och Centralbiblioteket. Mellan grönområdet och Götaplatsen finns ett kortare gångstråk som binder ihop universitetsfunktionerna med Avenyn och centrum. Parken är ett av få grönområden i närmiljön och har ett stort naturvärde och en viktig social funktion.

Detaljplanernas innebörd och genomförande

Hela Västlänken

Västlänken utgörs av cirka 8 kilometer ny järnväg, varav 6 kilometer i tunnel, genom Göteborg och binder samman befintliga järnvägsspår mellan Sävenäs och Almedal. I Trafikverkets järnvägs-utredning (2007) valdes en korridor där Västlänken skulle dras. (För denna korridor har Trafikverket ansökt om tillåtlighet hos regeringen.) I dessa detaljplaner prövas en sträckning **inom korridoren** mellan Olskroken och Almedal.

Avtal om genomförande av detaljplanerna och järnvägsplanen kommer att tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för framtida drift och underhåll. Trafikverket ansvarar för utbyggnad av allmän plats och utbyggnad av kvartersmark för järnvägsanläggningar.

Detaljplanernas innehåll

Detaljplanerna för järnvägstunneln ska göra det möjligt att bygga Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal. Eftersom det krävs en järnvägsplan för att bygga en järnväg och denna inte får strida mot detaljplan behöver gällande detaljplaner ändras så att en järnvägstunnel blir möjlig. Detaljplanerna för järnvägstunneln ska alltså innehålla allt det som ingår i järnvägsplanen så att den kan fastställas (Lag om byggande av järnväg 1 kap. 1§ samt 4§). Detta är:

- Järnvägstunnelns sträckning mellan Gullbergsvass och Almedal i plan och djupled.
- Västlänkens sänkning under marknivå vid Skansen Lejonet.
- Västlänkens sänkning under marknivå vid Almedal.
- Ventilationsanläggningar
- Serviceschakt och servicetunnlar
- Stationernas entrélägen

Detaljplanen ska också innehålla det som krävs för att skydda staden ovanpå tunneln. Detta är:

- Skydda befintlig bebyggelse ovanpå tunneln
- Skydda träd
- Pröva placeringar av de tekniska anläggningarna ovan mark
- Föreslå ny markanvändning där tunneln kommer upp ur marken

Detaljplanebestämmelser för järnvägstunneln beskrivs på sidan 29.

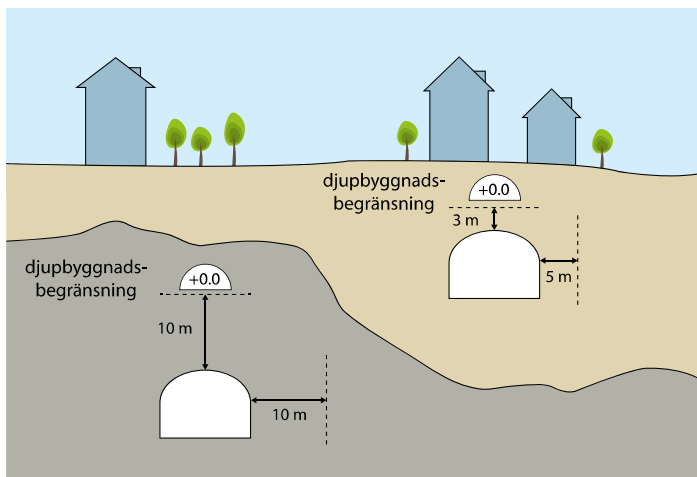
Västlänkens utformning

Järnvägstunneln är ca 6 kilometer varav 4 går i berg. Resten av tunneln går i lera/jord. På sträckor genom lera byggs tunneln uppifrån i schakt medan tunneln byggs under mark där det är berg. Mellan stationerna är tunneln utformad som en dubbelspårstunnel med en bredd på ungefär 15m och en höjd på ungefär 10 meter. På vissa sträckor finns en parallell servicetunnel. Alla tre stationerna ges i detaljplan möjlighet att byggas med två plattformar och fyra spår.



Bilden visar var tunneln går i berg (brunt) och var den går i lera/jord (rosa).

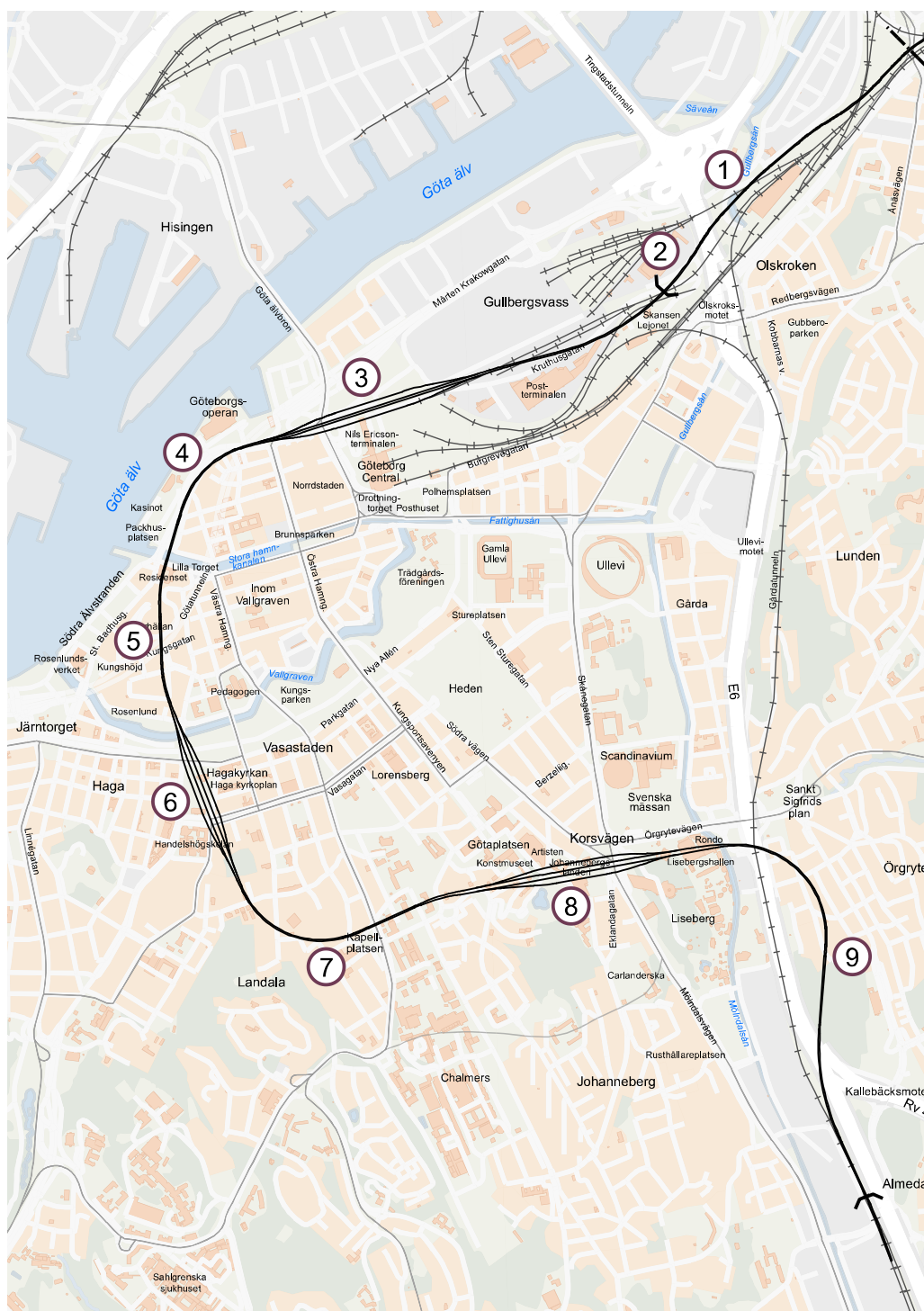
Kring järnvägstunneln krävs en skyddszon. Storleken beror på om tunneln konstrueras i berg eller i lera/jord. Skyddszonen kommer att ingå i den fastigheten som bildas för järnvägsanläggningen. Ovanför skyddszonen skapas restriktioner för hur marken får användas.



Princip som visar tunnel i berg och betongtunnel i lera samt vilket skyddsavstånd tunneln kräver. Även under tunneln finns en skyddszon. Den ligger 37 m under den övre djupbyggnadsbegränsningen.

Västlänkens sträckning

Planförslaget redovisar en sträckning av järnvägen som stämmer överrens med Trafikverkets samrådshandling maj 2013.



1. Vid Olskrokens bangård ansluts Norge/Vänerbanan och Bohusbanan till Västlänken som sedan passerar på bro över E6. Arbeta pågår på Trafikverket med att utforma anslutningarna vid Olskroken.

2. Efter bron över E6 sänks Västlänken under marknivå genom berget under Skansen Lejonet. Läs vidare på sidan 20.



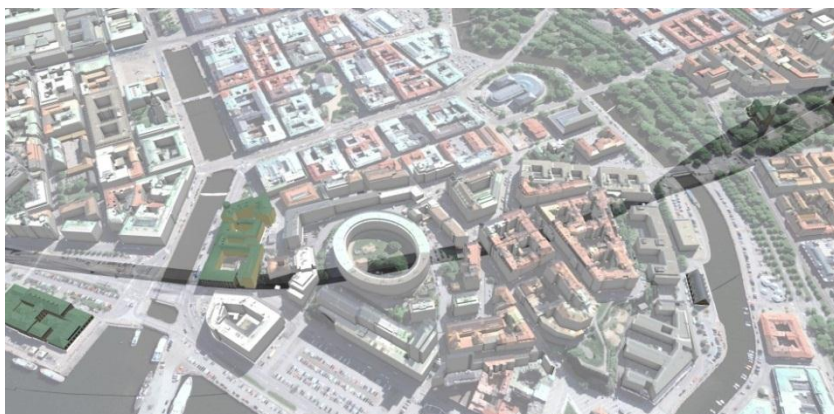
3. Den nya Station Centralen ligger parallellt med dagens station norr om Nils Ericsonterminalen. Läget är anpassat för att minimera Västlänkens intrång i befästningsverken och för att klara passage av Götatunneln i förberett läge.



4. Efter passagen av Götatunneln rundar Västlänken Kvarnberget vid Göteborgsoperan, passerar under stora Hamnkanalen och går in i bergtunnel under Residenset. Hela sträckan mellan sänkningen vid Skansen Lejonet och Residenset byggs i schakt uppifrån. På denna sträcka finns serviceschakt med max 300 meters mellanrum som bland annat används för utrymning.



5. Genom berget vid Otterhällan drivs tunneln fram under mark. Här passerar Västlänken återigen Götatunneln i riktning mot Haga kyrkoplan. Här finns två arbetstunnlar, en under Otterhällan som mynnar vid Stora Badhusgatan och en under Kungshöjd som mynnar vid Rosenlund. Båda dessa tunnlar används som arbetstunnlar under byggtiden och utrymning vid drift. Här finns också ett ventilationsschakt för frånluft och ett serviceschakt.



6. Under Rosenlundskanalen och under Haga kyrkoplan byggs station Haga. Under Nya Allén och Parkgatan byggs tunneln i lera.



7. Efter Station Haga fortsätter tunneln söderut i berget för att sedan svänga österut mot Korsvägen. På sträckan mellan Station Haga och Korsvägen föreslås en servicetunnel som går parallellt med järnvägstunneln. I berget under Annedal och Norra Guldheden planeras en servicetunnel som mynnar i Annedal. Denna används som arbetstunnel under byggtiden och utrymning vid drift. På sträckan finns också ett ventilationsschakt för frånluft.



8. Station Korsvägen byggs både i berg och under jord. Stationen planeras i ett sydligt läge under Renströmska parken, Korsvägen och Liseberg.



9. Tunneln dras under norra delen av Liseberg för att ansluta till Väst kustbanan och Kust till kustbanan i Kallebäck. På sträckan finns en servicetunnel parallell med järnvägstunneln som mynnar i Skår.



Västlänkens passage under Skansen Lejonet

Västlänken ska passera området Gullbergsvass mellan E6 och station Centralen. Gullbergsvass ingår i Vision för Älvstaden (kommunfullmäktige oktober 2012) och är ett av Göteborgs största centrala utbyggnadsområden under den kommande 20-40-årsperioden. Här ska en tät och blandad stadsbebyggelse med mötesplatser och grönska utvecklas. Skansen Lejonet (och Gullberget som Skansen står på) ingår i det framtida Gullbergsvass och kan bli navet i en ny park.

Västlänken går på en ny bro över E6. Direkt väster om bron börjar Västlänken att sjunka, för att väster om Gullberget vara helt nere i tunnel. Västlänken går alltså genom Gullberget rakt under Skansen Lejonet. På östra sidan av berget föreslås att järnvägen täcks över på så vis att det upplevs som en förlängning av berget österut. Det är viktigt att Gullberget blir tillgängligt både för det framtida Gullbergsvass och för områdena söder om Skansen (Redbergsplatsen/Olskroken). Detta underlättas genom att Västlänken går att passera för gående och cyklister öster om Gullberget.

Det ska också vara trevligt att vistas i parken. En övertäckning i anslutning till berget gör att Västlänken inte upplevs lika störande i parken med avseende på buller. Dessutom är det viktigt att Skansen Lejonet behåller sin monumentala roll och fortsätter vara ett landmärke och en ikonbyggnad i Göteborg och inte störs visuellt av en tunnelmykning strax nedanför Skansen Lejonet.

Västlänken skär av nuvarande Kruthusgatan. I planförslaget dras Kruthusgatan en bit norr om nuvarande sträckning och kopplas samman med Gullbergsvägen så att den även i framtiden blir genomgående. För att nå Skansen Lejonet med bil dras en ny lokalgata från Gullbergsgatan söderut under Västlänken.

Längs Kruthusgatan/Gullbergsgatan finns en gång- och cykelväg, liksom idag. Nuvarande gång- och cykelväg förbi Gullberget och söderut mot Redbergsplatsen/Stampen dras ovanpå Västlänken där den delvis har täckts över och en ny park skapats. Den befintliga gång- och cykelvägen som idag finns på den bro där järnvägen till Posten går kan antingen finnas kvar eller ersättas med en ny gång- och cykelmöjlighet på Västlänksbron.

Järnvägsspåren som idag leder fram till Posten kommer att skäras av när Västlänken byggs. Trafikverket arbetar med att ta fram en alternativ lösning.



Västlänken går över E6 på en ny bro och sjunker ner i marken öster om Skansen Lejonet.



Kruthusgatan flyttas och placeras norr om Västlänken.



En cykelbana korsar Västlänken strax öster om Skansen.



Väster om Skansen går Västlänken helt under marken.



Norr om Skansen flyttas Kruthusgatan en bit ifrån Gullberget.

Järnvägens upp/nedfart i tunneln vid Almedalsvägen

Västlänken kommer upp ur tunneln strax norr om bron där Sankt Sigfridsgatan passerar E6. Nuvarande område för järnväg går här parallellt med Almedalsvägen. I detaljplanen breddas område för järnvägsändamål västerut, så att ett visst intrång görs på Almedalsvägen.

Där Västlänken kommer upp ur tunneln går den i ett tråg. Avståndet mellan tråg och lokalgata minimeras exempelvis genom att en stödmur anläggs. På så vis blir intrånget i Almedalsvägen inte större än att den kan få beteckningen LOKALGATA i den nya detaljplanen med plats både för lokaltrafik och en gångbana på minst 2 meter. Vidare studier kommer också att göras i planarbetet för att säkerställa att angöring med tunga fordon även i framtiden är möjlig till fastigheterna utmed Almedalsvägen.

Tekniska anläggningar

Allmänventilation

Syftet med allmänventilation är att skapa en god luftkvalitet för resenärer som vistas i stationernas publika delar. Systemen för allmänventilation ventilerar stationerna och tunneln. Vid stationerna krävs *utelufטיםintag* för att tillföra friskluft. Dessa ska placeras där utomhusluften är ren, skyddas mot nederbörd och kan integreras med en stationsbyggnad. Schakten för utelufטיםintag fungerar även som *frånluft* på stationerna. Mellan varje station krävs ett schakt för *frånluft*. Dessa schakt behöver vara 7 meter höga för att minimera luftmiljöpåverkan på närområdet. Tornen benämns V1 och V2 på kartan på sidan 24.

Brandgasventilation

Syftet med brandgasventilation är att evakuera brandgaser från stationen och därmed skapa en säker miljö i händelse av utrymning. Brandgaserna evakueras via schakt till det fria. Det finns 2-4 schakt för varje station. Schakten ska vara 20 kvadratmeter och ska utföras minst 1 meter höga, eventuellt 2 meter om risken för skadegörelse bedöms som hög (för att försvåra klättring på schakten). Schakten avslutas med galler. Schakten ska placeras minst 8 meter från bostadsfasad. Om placeringen sker på en byggnad kan den utformas som en skorsten.

Tryckutjämningsanläggning

Syftet med tryckutjämningschakten är att begränsa tryckändringarna i tunneln och därmed minska lufthastigheterna i rulltrappschakten. Tryckutjämningschakten utformas på samma sätt som brandgasventilation; 20 kvadratmeter med ett galler minst 1 meter ovan mark. Det finns 2-3 anläggningar vid varje station i perrongernas förlängning.

Serviceschakt

Serviceschakt eller servicetunnlar behövs både för utrymning och för teknisk service. Vid utrymning ska tunneln vara nåbar för brand- och räddningsinsatser. Serviceschakt placeras mellan stationerna med ett avstånd av cirka 300 meter. Inom stationerna kan serviceschakt integreras med uppgångar. Serviceschakten har en trappa och hiss och mynnar i en byggnad ovan mark. Byggnaden är cirka 50 kvadratmeter stor och 3 meter hög. I anslutning till byggnaden ska finnas en yta på 500 kvadratmeter för uppställning av räddningsfordon. På bilden benämns dessa schakt med S.



Exempel från Citybanan i Stockholm. Brandgas- och tryckutjämningsschakt Centralplan.

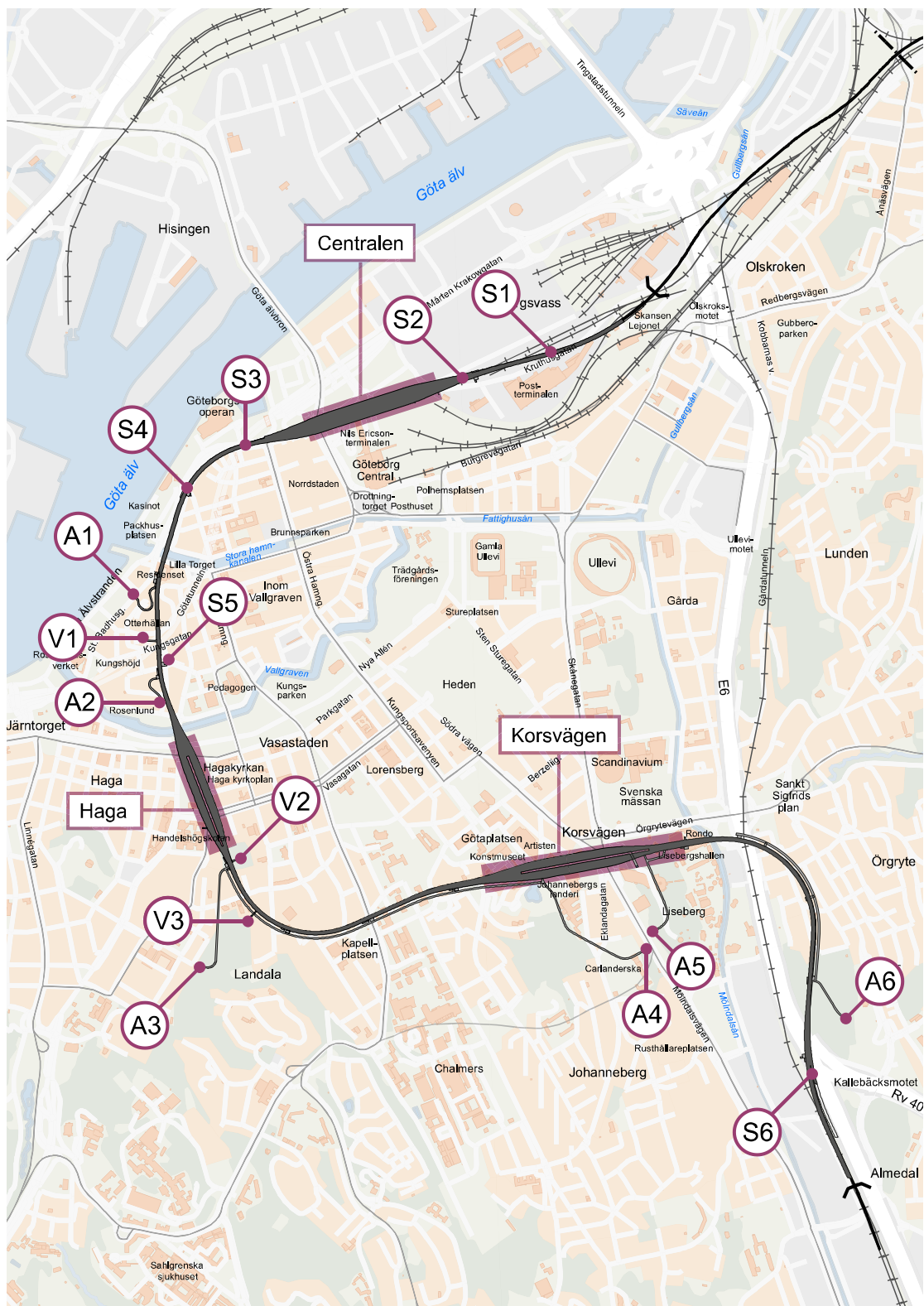


Samma som ovan: Schaktet har ett tillfälligt galler på bilderna.



Exempel från Citybanan. Brandgas- och tryckutjämningsschakt vid Odenplan finns vid en parkeringsplats vid Vasa real.

Placering av tekniska anläggningar ovan mark



Serviceschakt benämns med S, ventilationsschakt med V och arbetstunnlar med A. På stationerna finns ett flertal schakt. Placeringen av dessa är flexibel inom de ytor som redovisas på plankartan som mark tillgänglig för uppgång respektive ventilationsanläggning.

S1 – Serviceschakt/utrymningsväg Kruthusgatan. Byggnaden placeras parallellt med Kruthusgatan och så nära gatan att onödigt intrång i järnvägsområdet undviks. Serviceschaktet ligger utanför denna detaljplan och byggs med stöd av järnvägsplan.

S2 – Serviceschakt/utrymningsväg Kruthusgatan. Byggnaden placeras i anslutning till Kruthusgatan. Schaktet ligger utanför denna detaljplan och byggs med stöd av järnvägsplan.

Centralen – På Station Centralen finns cirka 10 ventilationsschakt varav två är brandgasschakt och två är tryckutjämningschakt. Plankarta Ändring av detaljplan för järnvägstunneln redovisar var marken är tillgänglig för ventilationsschakten samt en exploateringsgrad och en byggnadshöjd. Det finns tre entrélägen på Station Centralen där serviceschakt/uppgångar också kan placeras. Här finns en bestämmelse som anger att marken ska vara tillgänglig för uppgång. Denna bestämmelse ger ingen byggrätt på marken vare sig i exploateringsgrad eller höjd.

S3 – Serviceschakt/utrymningsväg Sankt Eriksgatan. Byggnaden placeras i anslutning till befintlig byggnad (som tillhör Götatunneln) mellan bussgata och cykelbana. Ändring av detaljplan anger höjd och exploateringsgrad för schakt för service och järnvägstunnel. Observera att detta schakt ännu inte är konsekvensbeskrivet.



Placering av S3

S4 – Serviceschakt/utrymningsväg Smedjegatan. En trekantig byggrätt föreslås som lämnar de omgivande gatustråken fria. En exakt anpassad byggrätt anges på plankartan. Bestämmelse om exploateringsgrad anges inte. Detta schakt utgör en av delarna i Detaljplan för tunnelmynningar och schakt (bild 2 på plankartan). Det kan vara möjligt att placera serviceschaktet inne i berget i öster. Detta utreds vidare.



Placering av S4

V1 – Ventilationsschakt/frånluft Otterhällan. Ett ventilationsschakt ansluter mot befintlig brandmur så att byggnaden förlängs 4 meter åt norr. Schaktet är lika brett som byggnaden (6 meter). En exakt anpassad byggrätt anges på plankartan. Höjden på schaktet är lika hög som byggnaden. I gällande plan finns här en outnyttjad bygg-rätt för p-hus. Ventilationsschaktet finns i Ändring av detaljplan för järnvägstunneln.



Placering av V1

S5 – Serviceschakt/utrymning Kaserngränd. Byggnaden placeras nedanför Hvitfeldtsgränd på kvarteret för Gamla televerket. På så sätt kan byggnaden placeras tillsammans med (eller byggas ihop med) befintlig transformatorstation som idag står alldeles invid stödmuren och är inte synlig från gatorna runt om. En exakt anpassad byggrätt anges på plankartan. Dessutom ges rätt till utfart genom en gemensamhetsanläggning för väg. I gällande plan har kvarteret en Q-beteckning och marken är prickad (får ej bebyggas) på den aktuella platsen. Gällande detaljplans genomförandetid går ut 24 mars 2015. Schaktet ingår i Ändring av detaljplan.



Placering av S5

Haga – På Station Haga finns cirka 8 ventilationsschakt varav 2-4 är brandgasschakt och två är tryckutjämningsschakt. Plankarta Ändring av detaljplan för järnvägstunneln redovisar var marken är tillgänglig för ventilationsschakten samt en exploateringsgrad och en byggnadshöjd. Det finns två entrélägen på Station Haga där serviceschakt/uppgångar kan placeras. Här finns en bestämmelse som anger att marken ska vara tillgänglig för uppgång. Denna bestämmelse ger ingen byggrätt på marken vare sig i exploateringsgrad eller höjd.

V2 – Ventilationsschakt/tryckutjämning Fogelbergsparken. Ett schakt för tryckutjämning placeras i parken vid Övre Fogelbergsgatan. Schaktet passas in långt ner i parken för att inte störa utsiktplats eller berghällarna högre upp. Ett relativt stort område anges byggrätt så att en bra placering kan studeras. En planbestämmelse anger maximal storlek på schaktet (20 kvadratmeter, höjd 1,5m). I gällande plan är parken angiven som parkmark. Detta schakt utgör en del av Detaljplan för tunnelmynningar och schakt (bild 3 på plankartan).

V3 – Ventilationsschakt/frånluft Södra Viktoriagatan. Ett schakt för frånluft placeras på berget väster om Södra Viktoriagatan. Ett relativt stort område anger byggrätt så att en bra placering kan studeras. En planbestämmelse anger maximal storlek på schaktet (20 kvadratmeter, höjd 7m). Detta schakt utgör en del av Detaljplan för tunnelmynningar och schakt (bild 4 på plankartan).



Plats för V3

Korsvägen – På Station Korsvägen finns cirka 9 ventilationsschakt varav två är brandgasschakt och tre är tryckutjämningsschakt. Plankarta Ändring av detaljplan för järnvägstunneln redovisar var marken är tillgänglig för ventilationsschakten samt en exploateringsgrad och en byggnadshöjd för dessa. Det finns två entrélägen på Station Korsvägen där serviceschakt/uppgångar kan placeras. Här finns en bestämmelse som anger att marken ska vara tillgänglig för uppgång. Denna bestämmelse ger ingen byggrätt vare sig i exploateringsgrad eller höjd.

S6 – Serviceschakt/utrymningsväg. Byggnaden placeras i trafikområde i anslutning till E6 och angörs via befintlig arbetsväg från Skårs led. Detta schakt planläggs inte i denna detaljplan.

Servicetunnlar

En parallell tunnel, servicetunnel, finns på vissa sträckor i stället för utrymning via serviceschakt. Här ska en brandbil kunna köra i dubbelriktad trafik. Uppställningsyta för räddningsfordon ordnas inne i tunneln. Det finns en servicetunnel mellan stationerna Haga och Korsvägen och en mellan Korsvägen och Skår.

Arbetstunnlar/utrymningsväg

Från servicetunnlar eller stationer som byggs i berg byggs tunnlar som används för att nå ut i det fria. Dessa används under byggtiden för att bygga de sträckor av Västlänken som inte byggs i öppet schakt. När Västlänken är färdig används tunnelarna som utrymningsvägar.

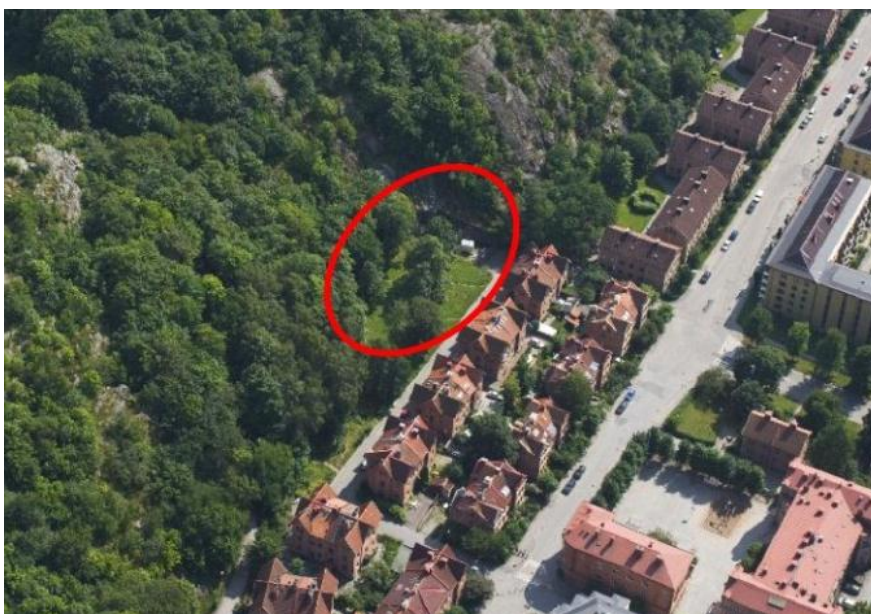
A1 – Arbetstunnel/utrymningsväg Otterhällan. På Stora Badhusgatan används den befintliga tunnelöppningen till Götatunneln även som mynning till en av Västlänkens arbetstunnlar. Till stor del finns denna tunnel i redan gällande detaljplan.

A2 – Arbetstunnel/utrymningsväg Rosenlund. En ny öppning görs i bergväggen emellan infarter till befintliga p-hus. Arbetstunneln finns med i Ändring av detaljplan.



*Ingång till A2 - arbetstunnel
Rosenlund.*

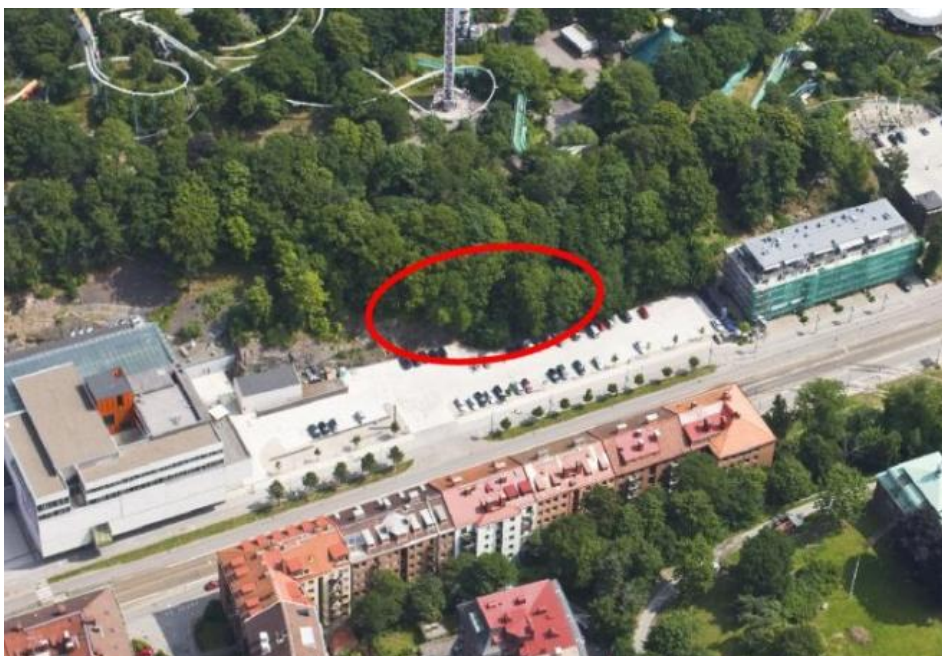
A3 – Arbetstunnel/utrymning Haga. Vid hörnet av Brunnsgatan/Muraregatan samordnas arbetstunneln med befintlig tunnelmynning. Denna tunnelmynning utgör en del av Detaljplan för tunnelmynningar och schakt (bild 5 på plankartan).



A4 – Arbetstunnel/utrymning Korsvägen. Tunnelmynning placeras strax norr om infarten till Chalmerstunneln. Här är parkmark i gällande plan. Denna kompletteras med en bestämmelse om att tunnel får byggas. Läget för tunneln utreds för närvarande av Trafikverket. Denna tunnelmynning utgör en del av Detaljplan för tunnelmynningar och schakt (bild 6 på plankartan).



A5 – Arbetstunnel/utrymning Liseberg. Tunnelmynningen placeras i bergväggen på Världskulturmuseets parkering. Här är kvartersmark P i gällande plan. Tunneln finns med i Ändring av detaljplan. Läget för tunneln utreds för närvarande av Trafikverket.



A6 – Arbetstunnel/utrymning Almedal. En ny tunnelmynning tas upp i anslutning till befintlig parkering vid Sankt Sigfridsgatan. Tunneln finns med i Detaljplan för tunnelmynningar och schakt (bild 7 på plankartan). Läget för tunneln utreds för närvarande av Trafikverket.

Detaljplanebestämmelser för Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln

Hela planområdet innehåller en användningsbestämmelse som anger järnvägstrafik i tunnel. Bestämmelsen tillåter byggande av järnväg i tunnel under kvartersmark och under allmänplatsmark. Tunneln (inklusive skyddszon) får anläggas till högst de nivåer som anges i halvcirklar på plankartan. Eftersom en särskild fastighet kommer att bildas för järnvägstunneln finns även dess undre djupläge (inklusive skyddszon) angiven i detaljplanen. Område för järnvägstrafik i tunnel varierar i bredd mellan 50 och 110 meter.

I planförslaget finns en djupbyggnadsbegränsning som anger till vilken nivå schaktning, spontning, borrhning, pålning eller andra ingrepp i undergrunden får ske från markytan för andra ändamål än byggande av järnvägstunnel. Nivåerna är angivna i meter över stadens nollplan och anges i halvcirklar på plankartan. Nivån för djupbyggnadsbegränsningen är satt med hänsyn till att tunneln har ett skyddsområde där ingrepp inte får ske. Där tunneln går i berg är skyddsavståndet 10 meter ovanpå tunneln och där tunneln går i lera/jord är skyddsavståndet 3 meter ovanpå tunneln.

Nivåerna som anges i halvcirklar på plankartan har flera syften. Dels att ange hur högt tunneln får anläggas, dels att ange hur långt ner från markytan ingrepp får ske för andra ändamål än tunnel. Dessutom finns en administrativ bestämmelse som säger att fastighetsplaner och tomtindelningar ska upphävas under denna nivå.

Övriga bestämmelser som avser att skydda befintlig bebyggelse ovanpå tunneln är att tunneln ska tätas så att inte grundvattensänkning skadar mark och byggnader samt att ljudnivån i befintliga bostäder ovanpå tunneln inte får överskrida 30 dB(A) på grund av stomljud från järnväg. I hela planområdet finns en bestämmelse som säger att större träd som fälls ska ersättas med nya likvärdiga med en stamdiameter på minst 30 centimeter.

I detaljplanerna finns egenskapsbestämmelser som anger var uppgångar, tekniska anläggningar samt utrymningsvägar får byggas. Område för ventilationsanläggning och utrymningsväg har en bestämmelse om utnyttjandegrad (exploateringsgrad) och utformning (högsta byggnadshöjd). Den angivna exploateringsgraden ska fördelas mellan de olika anläggningarna.

I detaljplanen ges möjlighet att bygga uppgångar vid stationerna. Uppgångarna har en bestämmelse som medger att en öppning görs i marken. Dock redovisar inte detaljplanen preciserad placering av uppgångars läge och inte heller någon utnyttjandegrad eller utformning ovan mark. Uppgångarnas placering och utformning kommer att studeras vidare i kommande detaljplan för respektive station.

Kommande detaljplaner för stationerna

För de tre stationerna; Centralen, Haga och Korsvägen kommer varsin detaljplan att tas fram i ett senare skede. Dessa planer kommer att beskriva hur stationerna fungerar i staden och hur stadsutvecklingen i stationernas närhet ska se ut. Här kan exempelvis de tekniska anläggningarna komma att integreras med stationsbyggnader. I denna handling beskrivs översiktligt hur områdena kring stationerna skulle kunna fungera i framtiden.

Station Centralen

Station Centralen, som kommer att ligga parallellt med Göteborgs centralstation norr om Nils Ericson terminalen, har betydelse både för den regionala och lokala utvecklingen.



Bilden visar korridoren för tillåtlighetsprövningen (vitt) och läget på Station Centralen (blått) precis norr om Nils Ericson terminalen. Cirklarna visar tänkta lägen för uppgångar; i stationens östra och västra ändar samt norr om Nils Ericsonsterminalen.

På en regional nivå ger stationen fler pendel- och regiontågsresenärer tillgång till arbetsplatser, utbildning, handel och service i den angränsande innerstaden. Dessutom stärks områdets betydelse som regional knutpunkt för kollektivtrafik, där resenärer kan byta mellan olika lokala, regionala och fjärrtrafikslag. Göteborgs översiktsplan visar att Västlänken är en viktig komponent för att stödja hållbar tillväxt i regionen, och området kring Station Centralen är en viktig strategisk knutpunkt i regionen.

Den lokala betydelsen av stationen kommer att öka i takt med stadsutvecklingen som kommer att ge stora förändringar i områdets innehåll, utformning och stadsbild. Flera närliggande områden har prioriterats för stadsförnyelse och bebyggelseförtätning både i Översiktsplan Göteborg och i Vision Älvstaden. Förändringarna i dessa områden kommer att leda till ett ökat antal boende och arbetande inom gångavstånd till stationen. Vid öppnandet beräknas Station Centralen användas av cirka 5000 på- eller avstigande resenärer under morgonrusningens mest intensiva timme på vardagar.

Utvecklingen av verksamheter, service, handel och bostäder i den regionala kärnan tar avstamp i de infrastrukturprojekt som planeras i området. Bland dessa projekt kan nämnas Hisingsbron, Bangårdsviadukten och nedsänkning av E45 mellan Lilla Bommen och Falutorget. En samordnad planering av infrastrukturprojekten ger förutsättningar till exempelvis effektivare markanvändning; goda bytesmöjligheter

med kollektivtrafik; mer direkta gång- och cykelstråk som förbinder området runt centralen med angränsande stadsdelar; och en förbättrad stadsmiljö med god orienterbarhet.

Station Centralen är alltså en pusselbit i Göteborgs Stads arbete med att utveckla områdets lokala och regionala innehåll, utformning och funktion i enlighet med Översiktsplanen. När detaljplanen för stationsområdet ovan mark görs så kommer bebyggelse och trafiklösningar att ta hänsyn till andra pågående projekt som en del av en helhetslösning för området.

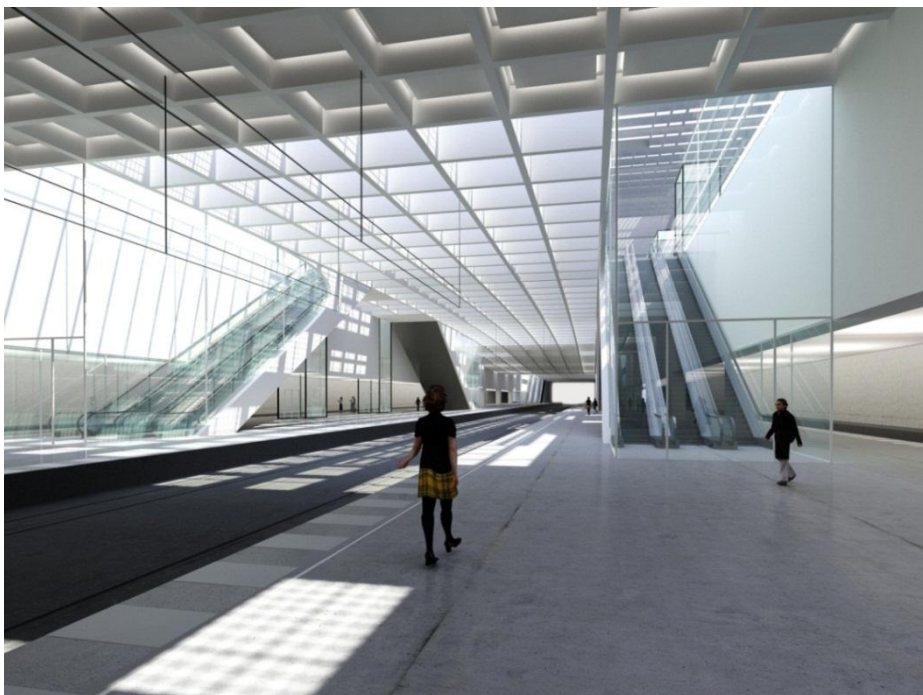


Illustration av hur stationsrummet i Station Centralen skulle kunna se ut. Bilden är framtagen av Metro Arkitekter på uppdrag av Trafikverket.

Station Centralen blir en fyrspårstation med två plattformar. Dess relativt sydliga placering i järnvägskorridoren ger goda möjligheter till enkla kollektivtrafikbyten från bl.a. Nils Ericson terminalen och Göteborgs centralstation samt mindre påverkan på de historiskt intressanta underjordiska befästningsverken än andra sträckningsalternativ.

Stationen kommer att ha uppgångar i tre lägen; vid stationens östra ände, i stationens mitt och vid stationens västra ände. Stationens läge under mark blir relativt grunt med spåren 10-12 meter under markytan vilket ger möjlighet till ett mellanplan vid några eller alla uppgångslägen. Detta innebär att resenärerna kan byta plattform via mellanplanet under mark och att uppgångar kan placeras närmare exempelvis hållplatser för kollektivtrafik och andra destinationer i gatuplan. Resenärerna kan då välja den lämpligaste uppgången redan under mark istället för att först gå upp och sedan förflytta sig i gatuplanet.

Eftersom marken vid Station Centralen består av lera byggs här en betongtunnel i ett öppet schakt. För att kollektivtrafiken och övriga samhällsfunktioner ska fungera under byggtiden så kommer byggnationen att ske i etapper.

Området runt centralen kommer att ses över i ett stadsutvecklingsprogram.

Station Haga

Station Haga kommer att ligga under Haga Kyrkoplan och bli en del av en ny bytespunkt väster om innerstaden. Den kommer att ha en viktig funktion för sydvästra Göteborgs utveckling. Som bytespunkt väster om innerstaden kommer den att minska restider påtagligt samt öka tillgängligheten till övriga staden och regionen från sydvästra Göteborg. Detta kommer att bidra till att integrera Göteborgs sydvästra delar i den regionala arbetsmarknaden.

Inom gångavstånd från stationen finns Haga, Vasastaden, universitetsområden, delar av innerstaden samt utvecklingsområden Skeppsbron och Norra Masthugget med Järnvågen. Genom anslutande kollektivtrafik når man de sydvästra delarna av centrala Göteborg.



Bilden visar korridoren för tillåtligheten (vitt) och läget på Station Hagas plattformar (blått) under Haga Kyrkoplan. Cirklarna visar tänkta lägen för uppgångar i stationens norra och södra ändar.

Stationsområdet är omgärdat av en känslig stads- och kulturmiljö där flertal skiftande stadsrum möts – trästaden Haga, stenstaden Vasastaden, universitetsområdet vid Handels, park- och allémiljöer längs med Vallgraven och staden inom Vallgraven med Rosenlund. Flera viktiga kommunikationsstråk löper genom området.

Området berörs av riksintresset för kulturmiljövård samt av riksintresset för kommunikation, järnväg – Västlänkens korridor. Inom största delen av det berörda området gäller idag en stadsplan från år 1866. Marken ägs huvudsakligen av Göteborgs stad.

Station Hagas läge kommer att i stort sett motsvara det läge som redovisades i järnvägsutredningen år 2007. Detta innebär att de planerade 250 meter långa plattformarna kommer att sträcka sig från Parkgatan i norr till Vasagatan och kvarteret Enen i söder. Läget i plan är väl inpassat mellan den känsliga angränsande bebyggelsen i Haga och Vasastaden och mest skonsam på de bastionslämningarna som finns under mark kring Vallgraven och Rosenlund. Plattformarna kommer att ligga djupt på cirka 20-28 meter under Parkgatan/Nya Allén respektive Vasagatan. Detta djupa läge ger utrymme för resenärsfunktioner, tekniska utrymmen och flexibilitet för placering av uppgångar, men ställer stora krav på gestaltning av stationen under mark. Dessutom möjliggör det djupa läget eventuell framtida nedgrävning av kollektivtrafik i Alléstråket.

Under Nya Allén, där Västlänken kommer att byggas i öppet schakt i lera, kommer två mellanplan att vara möjliga att uppföra ovanpå tunneltaket på grund av stationens djupa läge. Under Haga Kyrkoplan och vidare mot Korsvägen sprängs stationen och tågtunnel i berg. Övergången mellan lera och berg går under Haga Kyrkoplan vid Parkgatan och utgör en känslig och tekniskt komplicerad punkt.

Station Haga planeras som en fyrspårsstation utbyggbar i två etapper.

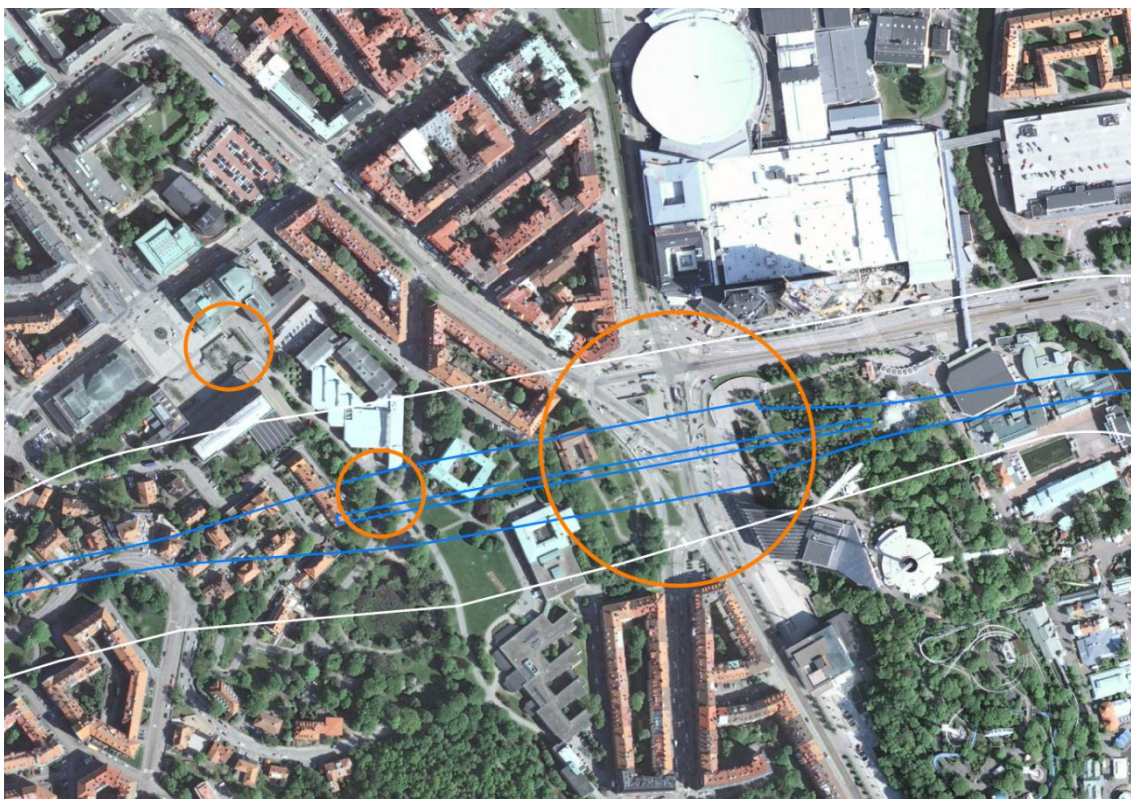
Uppgångar för station Haga kommer att placeras med stor omsorg i den känsliga stads- och kulturmiljön. För denna station är det aktuellt med uppgångar i framförallt norra och södra ändarna av plattformarna. Detsamma gäller de tekniska anläggningarna som behöver finnas. Avsikten är att så långt som möjligt samordna dessa med uppgångar.

Arbetet med utformningen av stationsområdet när det gäller uppgångar, allmänna ytor, angöring och trafik kommer att fortsätta under hösten 2013. Området runt Haga kyrkoplan och stationen kommer att ses över i ett stadsutvecklingsprogram.

Station Korsvägen

Station Korsvägen ligger söder om centrala Göteborg. Korsvägen är en viktig bytespunkt för både regional och lokal kollektivtrafik och ligger nära evenemangsstråken, kulturstråket och de kontorsområden som växer fram parallellt med E6. Runt Korsvägen finns cirka 15 populära besöksmål inom gångavstånd. I evenemangsstråket finns Liseberg, Svenska Mässan, Universeum, Världskulturmuseet och Scandinavium och kulturstråket med Konserthuset, Stadsteatern, Stadsbiblioteket, Konstmuseet osv. Inom 10 minuters gångavstånd från stationen bor idag cirka 14 000 och jobbar cirka 20 700 personer som kommer att utnyttja stationen.

Inom planområdet anger översiktsplanen bebyggelseområden med grön- och rekreationsområden men för den sydvästra delen av planområdet anges enbart grön- och rekreationsområden. Västlänkens korridor är en sträcka som är av såväl nationellt som regionalt intresse. Västlänken kommer att ansluta till den befintliga järnvägen mot söder. Inom största delen av Korsvägen gäller detaljplan DP/4482. För västra delen gäller flera detaljplaner och stadsplaner. Området väster om Korsvägen ingår i ett område med riksintressen för kulturmiljövård.

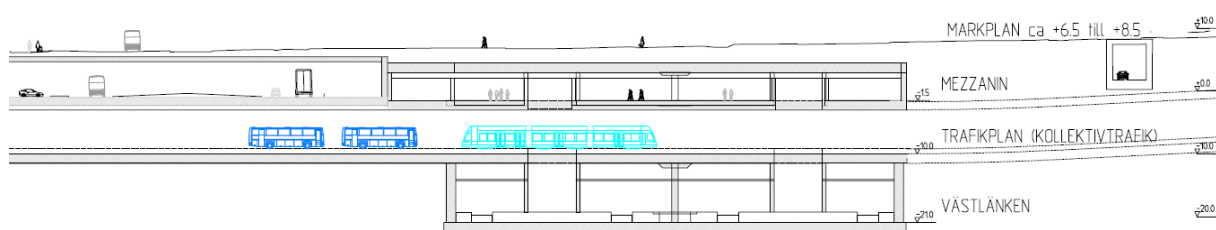


Bilden visar korridoren för tillåtligheten (vitt) och läget på Station Korsvägens plattformar (blått) under Renströmska parken och Korsvägen. Cirklarna visar tänkta lägen för uppgångar; i mitten av stationen och i dess östra ände samt på Götaplatsen.

I järnvägsutredningen var Västlänkens tunnelsträckning och station Korsvägen redovisade under Örgrytevägen. I Trafikverkets samrådshandling för Järnvägsplan redovisas Västlänkens planläge samt station Korsvägen i ett sydligare läge under Liseberg. Enligt Trafikverket blir påverkan i Örgrytealternativet betydligt besvärligare under byggtiden både för trafiken på Örgrytevägen och för Lisebergs och Svenska Mässans entréer samt deras verksamheter. Trafikverkets inriktning i planläge är en tunnelsträckning under Liseberg. Detta föreslås huvudsakligen på grund av kortare byggtid, lägre kostnader och mindre påverkan på näringslivet under byggtiden.

Trafikverkets inriktning i höjdläge är det så kallade höga alternativet som innebär ett plan ovanpå stationen vilket innebär en något kortare väg från stationen upp till marken.

För att öka potentialen för utveckling av kollektivtrafiken framöver har Göteborgs Stad tittat på en lägre placering av stationen, det låga alternativet. Detta läge ger möjlighet för två plan ovanpå stationen, varav ett för framtida kollektivtrafik. Två plan ger större möjligheter för stadsutveckling, större flexibilitet för uppgångar och möjliggör exploatering under mark som kan användas t ex som parkering för cykel, buss eller bil. Dessutom skapar ett extra plan möjlighet för staden att planera, styra och bygga framtidens kollektivtrafik på ett sådant sätt att en effektiv bytespunkt och god stadsmiljö främjas. Endast det låga alternativet kan säkerställa att funktionalitet, trafik och stadsutveckling kan fungera tillsammans. Attraktivitet och funktionalitet är mycket viktigt på Korsvägen som är stadens port till evenemangs- och kulturområdet.



Sektion genom Station Korsvägen som redovisar lågt läge med trafikplan för framtida kollektivtrafik.

Byggnadsnämnden beslutade vid sammanträde den 30 april 2013 att föreslå kommunstyrelsen att som inriktning i fortsatta detaljplanarbetet för station Korsvägen med omgivning inom stadsdelen, Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborg välja alternativ Liseberg i planläge och alternativ lågt i höjdläge. Samma inriktningsbeslut har tagits på fastighetsnämnden den 27 maj 2013 och trafiknämnden den 29 maj 2013.

För att klara framtida kollektivtrafik på Korsvägen planerar Göteborgs Stad att lägga en del av Korsvägens biltrafik under mark i en vägtunnel. Vägtunneln ingår i Västsvenska paketets trafikåtgärder. Trafik från Örgrytevägen, Skånegatan, Eklandagatan och Södra vägen kommer att ledas i tunneln som är planerad bredvid och över station Korsvägen.

Station Korsvägen kommer att byggas under marken delvis i berg och delvis i jord. En del av stationen kommer att ligga under Renströmska parken och den andra delen under Korsvägen. Stationsområdet samt trappor till marken väster om Korsvägen och Johannebergs landeri kommer att byggas i berg. Östra delen av stationen som ligger i betongtunnel under Korsvägen kommer att byggas i jord och lera. Öster om Korsvägen och fram till Lisebergs huvudentré kommer stationen att ligga i berg.

Trafikverket planerar en station med två spår och en plattform och samtidigt tar man fram underlag för att fatta beslut om hur stationen kan förberedas för en framtida utbyggnad till fyra spår och två plattformar. Station Korsvägen planeras i detaljplan för två plattformar och fyra spår som möjliggör en framtida utbyggnad och ger möjlighet att köra tågen tätare. Samtidigt kommer detaljplanen att möjliggöra att plattformslängden kan utökas beroende av framtida tåglängd.

Uppgångar från stationsplattformen delas upp i två områden, ett vid Näckrosdammen och ett vid Korsvägen. Uppgången vid Näckrosdammen kan kompletteras med en uppgång vid Götaplatsen (ligger utanför järnvägskorridoren). Götaplatsens uppgång kan med en underjordisk tunnel kopplas till stationsplattformen. Markförbindelsen mellan uppgången vid Näckrosdammen och Götaplatsen kommer att finnas kvar. Vid Korsvägen når man marknivå från stationsplattformen med uppgångar i Korsvägen, Liseberg och vid Eklandagatan. I kommande detaljplan för station Korsvägen kommer man att se över möjligheter till flera uppgångar och deras placering. Utformning av uppgångar och byggnader ovanpå stationen kommer också att behandlas i en separat detaljplan för stationen. Mellanplansfunktioner och användning kommer också att ses över i kommande detaljplan.

Utmed södra delen av spårtunneln och fram till Näckrosdammen byggs en separat tunnel för service och underhåll. Servicetunneln kan i en nödsituation utnyttjas för utrymning och räddningsinsatser.

Större delen av området runt Korsvägen och stationen kommer att ses över i ett stadsutvecklingsprogram som kommer att utreda möjliga förtätningar med bostäder och verksamheter. Stationens placering kommer att förbättra framkomligheten till befintliga och blivande verksamheter runt om Korsvägen. Det finns ett stort intresse för byggnation vid Korsvägen. I samband med detaljplaneläggning av Västlänkens station Korsvägen kommer man att säkerställa befintliga och utreda kommande byggrätter ovanpå station Korsvägen.

Övriga åtgärder

Kompensationsåtgärd

Göteborgs Stad ska enligt beslut i kommunfullmäktige arbeta med kompensationsåtgärder för att säkerställa göteborgarnas tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden. Kompensationsåtgärder innebär att natur- och rekreationsvärden som går förlorade genom exploatering ersätts genom åtgärder i närområdet i första hand. Dessa åtaganden är frivilliga åtgärder som kommunen eller exploatören åtar sig utöver vad som krävs enligt miljöbalken.

En utvärdering av behovet av kompensationsåtgärder kommer under samrådet att göras tillsammans med berörda kommunala förvaltningar.

Masshantering

Detaljplanerna (och miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägstunneln) kommer inte att beskriva den masshantering som uppkommer till följd av byggandet av järnvägen eftersom det är att hänföra till påverkan under byggtiden. Byggskedet kommer att hanteras i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen. I kommande detaljplaner för stationerna kan miljökonsekvensbeskrivningen beskriva nödvändig masshantering om detaljplanerna orsakar större schaktområde än vad järnvägen i sig behöver.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Allmän plats i form av lokalgator, huvudgata och park finns i Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt m.m. Detaljplanen föreskriver att Göteborgs Stad är huvudman för allmän plats och ansvarar för framtida drift och underhåll. För utbyggnad ansvarar Trafikverket. Åtgärderna finansieras av Västsvenska paketet. Överdäckning av tråg öster om Skansen Lejonet kan dock komma att finansieras av kommunen.

Anläggningar inom kvartersmark

Trafikverket ansvarar för utbyggnad av järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar.

Anläggningar utanför planområdena

Den framtida järnvägsanläggningen ligger dels inom Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt m.m. och dels inom Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal.

I Almedal kan befintliga spår på Västkustbanan komma att flyttas för att ge plats till de nya spår som utgör den sydligaste delen av Västlänken. Åtgärden utförs och bekostas av Västsvenska paketet.

Göteborgs Stad avser att göra detaljplaner för de tre stationsområdena. Dessa innefattar flera åtgärder, såsom anläggande av gator, angöringsytor, cykelparkering och buss- och spårvagnshållplatser.

Drift och förvaltning

Trafikverket ansvarar för drift och förvaltning av järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar.

Göteborgs Stad genom trafikkontoret ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats gata.

Göteborgs Stad genom park- och naturförvaltningen ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats park.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Mark som i detaljplanerna är utlagd som allmän plats överförs till angränsande kommunala fastigheter.

Fastighetsbildning

3D-fastighetsbildning görs för den nya järnvägstunneln. I denna inkluderas:

- *Ventilations- och serviceschakt i anslutning till tunneln.
- *Plattformar och uppgångar vid stationer.
- *Skyddszon runt tunnelarna för att hindra schaktning, borrhning, pålning, borrhning och andra åtgärder som kan skada dem.
- *Servicetunnlar.

Tråg och spår ovan mark kan antingen komma att innefattas i 3D-fastigheten för järnvägstunnel. Alternativt bildas separata fastigheter för dessa.

Före beviljande av bygglov för ventilationsschakt och för byggnader i anslutning till schakt skall fastighetsbildning av dessa vara genomförd. Underjordiska uppgångar inklusive hissar och rulltrappor är anmälningspliktiga. Anmälan görs i samband med bygglovsansökan.

Servitut och gemensamhetsanläggning

Servitut eller gemensamhetsanläggning kan komma att bildas för delar av de räddnings- och servicetunnlar som behövs för Trafikverkets järnvägsanläggning.

Servitut eller gemensamhetsanläggning kan komma att bildas för utfarter från räddnings- och servicetunnlar fram till allmän gata.

Ledningsrätt

Ledningsrätter kan komma att bildas eller ändras då ledningar flyttas i samband med bygnationen av Västlänken.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Ansökan om lantmäteriförrättning har gjorts av Trafikverket. Denna kommer att kompletteras efterhand och innefatta samtliga åtgärder som nämnts ovan.

Lantmåteriförrättningen bekostas av Västsvenska paketet.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Totalt berörs cirka 300 fastigheter av intrång i samband med de fastighetsrättsliga åtgärder som beskrivits ovan. Intrången kan vara av nedanstående slag.

- 1) Intrång av tunnel, uppgång eller schakt (underjordisk kvartersmark). Del av fastigheten regleras genom 3D-fastighetsbildning till den nya tunnelfastigheten. Alternativt bildas ett servitut för tunnel/uppgång/schakt på fastigheten.
- 2) Del av eller hela fastigheten berörs av kvartersmark (inte bara underjordisk så som i fall 1 ovan) för järnvägsfastighet. Berörd mark regleras, eventuellt genom 3D-fastighetsbildning, till järnvägsfastighet.
- 3) Del av fastigheten som planlagts som allmän plats regleras till kommunal fastighet.

I bilagorna 3 och 4 i planhandlingen anges de berörda fastigheterna och vilka typer av intrång de kan komma att beröras av. Det finns en bilaga till respektive detaljplan och dessa benämns *Fastigheter och intrång*.

Avtal

Befintliga avtal som berörs

På kommunal mark finns flera tomträtter som kan bli berörda av Trafikverkets permanenta eller tillfälliga markbehov. De tillfälliga markbehoven regleras i avtal mellan Trafikverket och respektive tomträttsinnehavare. När det handlar om permanenta intrång på fastigheterna tecknas avtal mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom fastighetskontoret, om dessa. Fastighetskontoret gör sedan ett tilläggsavtal med tomträttsinnehavaren gällande de förändringar detta innebär gällande tomträttsupplåtelsen. För det fall tomträttsinnehavaren har byggnader som berörs tecknas avtal om dessa direkt mellan Trafikverket och tomträttsinnehavaren. I *Fastigheter och intrång* (bilaga 3 och 4) som gjorts för respektive detaljplan anges de berörda tomträtterna och de fastighetsrättsliga intrång som är aktuella.

På kommunal kvartersmark, förvaltd av fastighetskontoret, finns arrende- och nyttjanderättsavtal som kan bli berörda av Trafikverkets permanenta eller tillfälliga markbehov. I dessa fall kontakter Trafikverket kommunen, genom fastighetskontoret, för att diskutera hur frågan ska hanteras. Vissa av avtalen kan komma att behöva sägas upp eller omförhandlas. I bilagor till planhandlingen anges vilka arrende- och nyttjanderätter (fastighet, ändamål och arrendator/nyttjanderättshavare) som finns inom respektive planområde. Det finns en bilaga till respektive detaljplan (bilaga 5 och 6) och dessa benämns *Arrende- och nyttjanderätter*.

Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige, fortsättningsvis benämnt Medfinansieringsavtalet, är tecknat mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund.

Avtal om genomförande av Block 1 med tillägg till avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige, fortsättningsvis benämnt Blockavtal 1, är tecknat mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund. Blockavtal 1 reglerar organisation för Västsvenska paketet samt finansiering för kostnadsökning som bedömts uppkomma sedan Medfinansieringsavtalet tecknades. Parterna avser att upprätta fler blockavtal som i likhet med Blockavtal 1 beskriver hur del av Västsvenska paketets budget ska användas.

Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län är tecknat mellan Västra Götalandsregionen och berörda kommuner. Avtalet reglerar bland annat fortsatt utveckling, fakturering och ansvarsfördelningen mellan parterna gällande anläggningar och infrastruktur.

Avtal mellan kommunen och Trafikverket

Innan detaljplanerna antas ska avtal tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket angående genomförande av Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt med mera, Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal och järnvägsplanen för Västlänken.

Innan detaljplanerna antas ska avtal tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket angående fastighetsbildningsåtgärder med anledning av Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt m.m., Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal och järnvägsplanen för Västlänken.

Avtal har tecknats mellan Trafikverket och Göteborgs Stad angående markundersökningar som behöver göras innan byggnation.

Avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom fastighetskontoret, angående nyttjanderätter för arbetsområden på kvartersmark.

Avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom trafikkontoret, angående nyttjanderätter för arbetsområden på icke-offentlig allmän plats. Arbetsområden på offentliga allmänna platser får Trafikverket däremot tillgång till genom att begära tillstånd hos polisen. Trafikkontoret har då vetorätt mot polisens beslut och har också rätt att ta ut en avgift.

Avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom trafikkontoret, angående mätpunkter för grundvatten på allmän plats.

Avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom fastighetskontoret, angående mätpunkter för grundvatten på kvartersmark.

Avtal mellan Göteborgs Stad, Västtrafik och Trafikverket

Innan detaljplanerna antas ska avtal tecknas mellan Göteborgs Stad, Västtrafik och Trafikverket angående ansvar för och ägande av olika delar av de blivande stationerna.

Avtal mellan kommun och övriga fastighetsägare

Avtal kan komma att tecknas mellan Göteborgs Stad och de fastighetsägare vars mark i detaljplanerna blir allmän plats.

Avtal mellan Trafikverket och övriga fastighetsägare

Avtal kan komma att tecknas mellan Trafikverket och de fastighetsägare som berörs av permanenta intrång med anledning av den nya järnvägsfastigheten.

Avtal kan komma att tecknas mellan Trafikverket och de fastighetsägare som berörs av tillfälliga intrång med anledning av järnvägsbyggnationen.

Avtal kan komma att tecknas mellan Trafikverket och de fastighetsägare vars mark i detaljplanerna blir allmän plats.

Avtal mellan ledningsägare och Trafikverket

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med Trafikverket avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Avtal avseende omläggning av ledningar ska tecknas mellan ledningsägaren och Trafikverket. I avtalet regleras åtaganden såsom kostnader, utförande samt eventuell ansökan om ledningsrätt.

Dispenser och tillstånd

Ansökan om vattenverksamhet krävs för grundvattenpåverkan längs med hela järnvägstunneln och för åtgärder i anslutning till Mölndalsån, Gullbergsån, Rosenlundskanalen och Stora hamnkanalen. Trafikverket ansvarar för ansökan om vattendom hos Miljödomstolen.

Den planerade järnvägen påverkar arkeologiska värden i form av Skansen Lejonet och befästningsverken i centrala staden (fornlämning 216:1). Länsstyrelsen fattar beslut om eventuella förundersökningar och slutundersökningar för dessa. Trafikverket ansvarar för och bekostar undersökningarna.

Tillstånd enligt kulturminneslagen krävs vid påverkan på statliga byggnadsminnen. Trafikverket ansvarar för att ansöka om hos Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet.

Göteborgs Stad gör en naturinventering för hela Västlänkens sträckning. Biotopskydd kan eventuellt bli aktuellt för vissa djur- och växtarter. En dispens från fridlysningsföreskrifter (artskyddsförordningen) kan bli aktuell för vissa djur- och växtarter. Föreskrifterna för att uppfylla artskyddsförordningens krav ska beskrivas.

Tidplan

Järnvägsplanen ska överlämnas för fastställelse under våren 2015. Detta betyder att detaljplanen också bör antas vid denna tidpunkt för att inte hindra fastställelsen. Detaljplanerna för järnvägstunneln har följande tidplan:

Samråd: 4 kvartalet 2013

Granskning: 2 kvartalet 2014

Antagande: 2 kvartalet 2015

Om detaljplanerna inte överklagas fastställs de fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart förberedande ledningsomläggningar: 2 kvartalet 2016

Förväntad byggstart järnvägsanläggning: 1 kvartalet 2018

Färdigställande: 1 kvartalet 2028

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla till kommunen tar fram ny plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum då planen vunnit laga kraft.

Överväganden och konsekvenser

Nollalternativet

Nollalternativet är ett referensalternativ för att bedöma detaljplanernas föreslagna markanvändning med avseende på miljöeffekter och konsekvenser. Nollalternativet beskriver miljöns sannolika utveckling i området om inte planförslagen genomförs. Syftet med nollalternativet är att skapa en referensram som gör det lättare att särskilja konsekvenser som uppstår vid anläggandet av Västlänken från konsekvenser som beror på regionens och stadens utveckling i övrigt.

Möjligheterna till ny bebyggelse i Göteborg kommer att begränsas om Västlänken uteblir. Göteborg kommer inte att bli ett lika lättillgängligt regionscentrum som om Västlänken byggs. Människor kommer i högre utsträckning att välja eller vara tvungna att resa med bil och buss istället för tåg, vilket medför ökade ytanspråk. Göteborg kommer då inte att kunna erbjuda en lika attraktiv och tät stadsmiljö som man avser i Översiktsplan Göteborg och Visionen Älvstaden. Utbyggnadstakten och intresset för att bygga i Göteborg och hela regionen kommer då att sjunka avsevärt. Göteborg får därigenom svårt att ta sitt ansvar som motor för regionens utveckling.

Särskilt tydligt kommer markanvändningen att påverkas i området kring Centralstationen och Gullbergsvass. Cirka 20% av den planerade utbyggnaden här blir sannolikt omöjlig att genomföra om inte Västlänken byggs. Delar av området behöver istället användas för bangård, bussterminal och andra ytor för trafikändamål. Utan Västlänken kommer de regionala kollektivtrafikresorna att fortsätta ha Centralstationen som ett starkt nav. Byten till lokala kollektiva färdmedel kommer därför fortsätta att vara koncentrerade hit.

Även andra delar av Göteborg påverkas av att större markytor behövs för trafikändamål om Västlänken uteblir. Det innebär att möjligheterna att komplettera den redan byggda staden enligt översiktsplanens inriktning begränsas. Ungefär 10% av den bedömda potentialen i resterande delar av kärnan och mellanstaden (alltså utöver Centralenområdet och Gullbergsvass) blir sannolikt omöjlig att genomföra.

Långsammare utbyggnadstakt innebär dessutom att det år 2030 inte har hunnit tillkomma så mycket ny bebyggelse kring Centralstationen och Gullbergsvass som kommunen planerar för. Sammantaget bedöms det endast ha byggts ca 10 000 arbetsplatser och 1 500 bostäder här till år 2030 om inte Västlänken byggs (istället för som planerat 14 000 arbetsplatser och 2 500 bostäder). Inte heller i resterande delar av kärnan och mellanstaden bedöms målen om ny bebyggelse nås till år 2030 utan Västlänken. Sammantaget bedöms det endast ha byggts ca 40 000 arbetsplatser och 30 000 bostäder här till år 2030 om inte Västlänken byggs (istället för som planerat ca 50 000 arbetsplatser och 40 000 bostäder).

Nollalternativet är således hämmande och medför negativa konsekvenser för den regionala utvecklingen. Eftersom det får stort genomslag i både staden och regionens strategiska arbete bedöms de negativa effekterna som mycket stora.

Sociala konsekvenser

Konsekvensbeskrivningen har upprättats med utgångspunkt i Göteborgs Stads modell för Social konsekvensanalys (SKA) och Barnkonsekvensanalys (BKA). Frågor som behandlas i konsekvensbeskrivningen är tillgänglighet, trygghet, rekreations-möjligheter, naturmiljö och stadsbild. Analysverktygen SKA/BKA omfattar flera analysnivåer, från den lilla till den stora skalan. Den här texten fokuserar på den lokala nivån (byggnad & plats och närmiljö) eftersom konsekvenserna i första hand är lokala. Det bör poängteras att texten inte behandlar stationsuppgångarna eftersom stationerna har separata detaljplaner konsekvensbeskrivs i ett senare skede.

Konsekvenserna kan delas upp i generella konsekvenser och områdesspecifika konsekvenser. Till att börja med beskrivs konsekvenserna i mer generella termer följt av en genomgång av de utvalda områden som anses mest berörda.

Allmänna konsekvenser – hälsa och säkerhet

I samband med schakten för allmänventilation räknar man med vissa effekter i form av buller, luftföroreningar och vibrationer. Effekterna anses enligt tekniska experter bli förhållandevis små och dessutom kunna mildras med rätt teknik. Bullereffekter ska exempelvis kunna tas omhand med ljuddämpande åtgärder. Det är fortfarande relativt osäkert hur höga partikelhalter anläggningarna kommer ge upphov till men även där kommer åtgärder tas till för att minimera påverkan på luftkvalitén. Det generella kravet är att utsläppen inte får överstiga allmänna riktvärden. Vad gäller effekterna på luft- och ljudmiljön är bedömningen följaktligen att ventilationsschakten inte kommer få några större konsekvenser för människors hälsa och trivsel. Det kan dock finnas människor och miljöer som är mer känsliga för effekterna, exempelvis miljöer där barn uppehåller sig under längre stunder.

Barn är känsligare än vuxna vad gäller både ljud- och luftföroreningar vilket innebär att extra hänsyn måste tas till kvalitén i deras lekmiljöer. Säkerheten är också den en ytterst central aspekt utifrån ett barnperspektiv. Med en oförsiktig utformning kan de tekniska anläggningarna utgöra riskområden där barn kan ta skada, exempelvis genom att klättra upp på anläggningen. Barnens miljö behandlas vidare i de områdesspecifika avsnitten.

Skansen Lejonet

Västlänkens norra tunnelmynning hamnar öster om Skansen Lejonet vid foten av Gullberget. Ett tråg med en stödmur på cirka 3.5 meter planeras med möjligheter för övertäckning.

Platsen har som nämnts en relativt låg användningsgrad och omgärdas av barriärer som bidrar till att göra den isolerad och otillgänglig. Med det som utgångspunkt bedöms tunnelmynningen och tråget inte få någon direkt påverkan på det sociala livet på platsen. Intrånget kan dock få en viss negativ påverkan på kulturmiljön i bemärkelsen att kullens struktur delvis bryts. Tunnelmynningen riskerar också att bli ytterligare en barriär som försämrar tillgängligheten för cyklister och fotgängare.

Även om tunnelmynningens påverkan bedöms som liten utifrån platsens nuvarande skick kan den få en avgörande betydelse för områdets framtida utveckling. I och med visionen att omvandla Gullbergsvass till ett bostadsområde finns planer på att skapa en ny park norr om Skansen. Skansen Lejonet blir i så fall en del av ett nytt grönområde med potential att användas av boende från nya Gullbergsvass såväl som från Stampen och Olskroken. Det förutsätter dock att parken upplevs som en attraktiv vistelseyta som är tillgänglig från samtliga riktningar. Om inte tillgänglighetsaspekten prövrteras vid utformningen finns en risk för att tunnelmynningen blir ytterligare än barriär mellan norr och söder. Det kan i sin tur få negativa konsekvenser för Skansens potential att integreras i den nya parken. Å andra sidan kan tunnelmynningen ses som en möjlighet att förbättra tillgängligheten med hjälp av nya övergångar för gående och cyklister (öster om Skansen Lejonet). Nya övergångar kan följaktligen bidra till att binda ihop de olika områdena runt omkring Skansen Lejonet och minska den fragmentering som råder idag.

Station Centralen

Vid Station Centralen innehåller planförslaget cirka 10 ventilationsschakt varav två är brandgasschakt och två är tryckutjämningschakt. Vid uppgångarna kan även schakt för att serva de tekniska anläggningarna under mark placeras. Schakten är utspridda på ett relativt stort markområde längs med de underjordiska plattformarna.

Merparten av schakten hamnar på platser som idag är rondeller, parkeringsplatser eller vägar– platser utan någon direkt social funktion. Utifrån dagens läge är den generella bedömningen därför att de tekniska anläggningarna vid Station Centralen inte innebär några större konsekvenser för det sociala livet. Anläggningarna kan dock få en viss påverkan på den allmänna tillgängligheten och tryggheten på platsen. Miljön är redan nu relativt otillgänglig och svårorienterad för fotgängare och cyklister. I förslaget har anläggningarna placerats så att det inte ska störa gång- och cykelflöden men de kan ändå bli till barriärer som till viss del försämrar överblickbarheten. Visuella barriärer kan också få en negativ inverkan på trygghetsupplevelsen. Förutom Nils Ericsonsterminalen har området få publika funktioner eller aktiva fasader vilket gör det sårbart utifrån ett trygghetsperspektiv, i synnerhet kvälls- och nattetid. Med tanke på nuvarande situation antas inte anläggningarna få någon avgörande effekt på tryggheten men frågan bör ändå beaktas i gestaltningsskedet.

Den generella bedömningen är att de tekniska anläggningarna vid Station Centralen inte innebär några större konsekvenser utifrån dagens läge men placeringen av schakten påverkar framtida utvecklingsmöjligheter.

Otterhällan

På Otterhällan planeras ett ventilationsschakt för avluft. Enligt detaljplanen hamnar schaktet på en yta längs med Otterhällagatan, på baksidan av ett bostadshus med brandvägg. Cirka femtio meter från det tilltänkta läget ligger Drottning Kristinas jaktlott. På platsen finns med andra ord både en bostadsmiljö och kulturhistoriska värden att ta hänsyn till. Enligt tekniska bedömningar är ventilationsschaktets bullereffekter minimala och kan integreras med fasaden (brandväggen) på bostadshuset utan att störa de boende. En sådan lösning skulle ge ett diskretare intryck än om schaktet är fristående. Om schaktet integreras med fasaden minimeras också risken för försämrad sikt för de boende.

Station Haga

Planhandlingarna för station Haga lämnar utrymme för cirka 8 ventilationsschakt varav fyra är brandgasschakt och två är tryckutjämningsschakt. Anläggningarna är geografiskt uppdelade efter de två olika entrélägena, norr respektive söder om Haga Kyrkoplan. Detaljplanen begränsar andelen yta som anläggningarna får ta i anspråk till 75 kvadratmeter för respektive entréläge. Vad gäller serviceschakten kan de integreras med ordinära uppgångar.

Det norra stationsläget domineras av grönytor och trafikstråk. Anläggningarna kan hamna på någon av dessa grönytor alternativt vid parkeringsplatsen ner mot Rosenlundskanalen. I och med det trafikutsatta läget är användningsgraden som nämnts relativt låg på stora delar av dessa grönytor. Med rätt placering behöver anläggningarna därför inte innebära någon begränsning av redan förekommande social aktivitet. Vissa ytor är dock känsligare än andra såsom Haga kyrkoplan. Ett litet parti av parkens nordvästra hörn ingår i det område där tekniska anläggningar tillåts enligt detaljplan. Graden av social aktivitet i den här delen av parken är visserligen låg men en anläggning i sådant läge kan vara negativt om det bidrar till en avskärmning av parken. Vad beträffar läget vid Rosenlundskanalen bedöms det som känsligt utifrån stadsbildssynpunkt. Det finns viss risk för att ett ventilationsschakt bryter sikten ut mot kanalen och förtar den öppna karaktären som präglar platsen. Vidare är det norra entréläget relativt sårbart ur trygghetssynpunkt. Avsaknaden av bostäder och service innebär att graden av liv och rörelse på kvällar och nätter är låg. Med det i åtanke är det angeläget att hålla platsen så öppen och överblickbar som möjligt genom att undvika att schakten får en barriärskapande effekt.

Ventilationsanläggningarna i det södra läget hamnar i Vasaallén, ett stråk med omfattande gång- och cykeltrafik. Med den yta som avsatts i detaljplanen hamnar schakten mellan Kurs och tidningsbibliotekets och Handelshögskolans entréer. Här finns förutom gång- och cykelstråket en stor andel cykelparkeringar. Placeringen av ventilationsschakt kan följaktligen innebära en viss risk för att delar av ytan för cykelparkeringar tas i anspråk. Även om eventuella schakt inte utgör något direkt hinder för gång- och cykelflöden längs med stråket finns också en risk för att den visuella kontinuiteten som är utmärkande för Vasaallén bryts. En sådan effekt vore

negativt för överblickbarheten och orienterbarheten i området. Visuella barriärer kan också få negativa konsekvenser för trygghetsupplevelsen, i synnerhet under senare delar av dygnet.

Fogelbergsparken

Ett av ventilationsschakten hamnar i Fogelbergsparken i stadsdelen Vasastaden. Parkens funktion som lekområde för förskolor, och barn i största allmänhet, innebär att den har ett stort socialt värde. Placeringen av ett ventilationsschakt i Fogelbergsparken innebär en viss risk att en del av den naturliga lekytan tas i anspråk. Parken består dock av ett mindre använt bergsparti där schaktet bör kunna integreras i naturmiljön för att minska påverkan.

Södra Viktoriagatan

Vid Södra Viktoriagatan i Landala planeras ett ventilationsschakt för avluft. Schaktet hamnar på en bergsknalle väster om gatan, mellan bostadshus och Montessoriskolans baksida. Bergsknallen är en del av ett större naturområde men partiet där schaktet hamnar är snårigt och otillgängligt. Här finns också en parkeringsplats. Schaktet antas följaktligen inte krocka med lek eller andra sociala aktiviteter. Med tanke på schaktets höjd, i kombination med marginalerna mot närliggande bebyggelse, väntas det inte heller ge några konsekvenser på luftmiljön. Boende kan dock uppleva att schaktet blir ett störande inslag i naturmiljön och försämrar utsikten från bostäderna.

Station Korsvägen

I anslutning till Station Korsvägen planeras cirka 9 ventilationsschakt varav två är brandgasschakt och tre är tryckutjämningsschakt. Några av schakten hamnar vid Korsvägen och övriga hamnar vid Näckrosdammen där den sekundära stationsentrén ska ligga. Vid Korsvägen, där den primära stationsentrén hamnar, har serviceschakten enligt planerna integrerats med standarduppgångarna. Det innebär att serviceschakten på Korsvägen inte väntas ge någon ytterligare påverkan på stadsmiljön.

Ventilationsanläggningarna är enligt förslaget lokaliserade på Lisebergs mark. Vid en första bedömning är slutsatsen att dessa anläggningar hamnar i utkanten av nöjesparken och att de inte krockar med någon social aktivitet. Bedömningen görs dock med reservation för att frågan kan behöva undersökas ytterligare i samråd med representanter från Liseberg.

Vad gäller Näckrosdammen hamnar ventilationsanläggningarna utanför musikhögskolan Artistens entréer, vid stråket mellan Götaplatsen och Renströmsparken. På den yta där detaljplanen tillåter schakt finns en mindre gräsyta, en cykelparkering och en sluttning med buskar och träd (ovanför sluttningen ligger Lyckans väg med äldre stenhus). Ventilationsschakten skulle inte innebära några direkta begränsningar av det sociala livet men miljön kan sägas vara känslig i andra avseenden. Det handlar dels om visuella värden såsom de gröna inslagen och de äldre fastigheterna. Därtill handlar det om skillnaderna i hur platsen används dag- och kvällstid. På dagtid är det många som rör sig i området (studenter, parkbesökare och andra passerande) men på kvällar och nätter är miljön relativt ödslig. Det är således viktigt att platsen får vara så öppen som möjligt, utan hinder och med god överblickbarhet. Där blir placeringen av schakten en central fråga. Med det sagt finns viss risk att ett schakt på den

triangulära gräsplätten utanför Artisten får negativa konsekvenser för överblickbarheten. Vidare ligger platsen där schakten hamnar mindre än 25 meter från en lekplats. Många barn passerar platsen vilket bör beaktas vid slutlig placering och utformning av ventilationsschakten. Det positivt att gräsyterna runt omkring dammen inte tas i anspråk för anläggningarna eftersom dessa utgör populära sitttor på sommarhalvåret.

Sammanfattande slutsatser sociala konsekvenser

Den samlade bedömningen är att merparten av de tekniska anläggningarna hamnar i lägen där de inte får några betydande konsekvenser för det sociala livet. Några av anläggningarna hamnar i lägen med större sociala värden, i första hand grönområden och lekplatser med hög användningsgrad. I samtliga lägen är det av stor vikt att anläggningarna placeras så att de inte medför en försämring av platsens attraktivitet. Vidare är det angeläget att anläggningarna utformas och gestaltas med hänsyn till de specifika miljöernas karaktär och kvaliteter. Möjligheterna att integrera de tekniska anläggningarna med befintliga byggnader och strukturer bör ses över. I vissa fall kan det också vara aktuellt att undersöka huruvida de tekniska funktionerna kan integreras med sociala funktioner.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande av denna detaljplan har stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kap. plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark och vattenområden med mera.

Nationella miljömål och miljökvalitetsnormer

Genomförandet av detaljplanerna för Västlänken innebär överflyttning av resande från väg till järnväg. Genom att frigöra kapacitet på det befintliga järnvägsnätet underlättar det också överflyttning av gods från väg till järnväg. Planerna bidrar därmed positivt till uppfyllelsen av bland annat miljökvalitetsmålen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö. I det fortsatta planarbetet ska dock beräkningar göras för hur luftkvalitetsituationen påverkas när Västlänken är i drift. Slutlig bedömning av hur planförslagen inverkar på möjligheten att följa gällande miljökvalitetsnormer för luftkvalitet görs därför när detta underlag finns tillgängligt.

I den fortsatta planprocessen kommer det också att tas fram underlag för att slutligen bedöma inverkan på övriga miljökvalitetsnormer, det vill säga buller, fiskvatten och vattenförekomster.

Schaktet i Kungsparken, Nya Allén och de norra delarna av Haga Kyrkoplan innebär förlust av flera gamla och grova träd som är av stor betydelse för den biologiska mångfalden i Göteborg. Träden kan i viss mån ersättas men effekten av att befintliga gamla (flera över 100 år) träd försvinner är långvarig (flera generationer). Även på andra ställen försvinner natur- och parkmiljöer, bland annat på grund av ventilationsschakt och serviceschakt. Genomförandet av planerna för Västlänken inverkar i detta avseende negativt på miljökvalitetsmålet om ett rikt växt- och djurliv.

Miljökonsekvensbeskrivning/Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kap. 34 §, Miljöbalken 6 kap. 11 § och förordning om miljökonsekvensbeskrivningar. Förordningens bilaga 4 har särskilt beaktats.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljöbedömning med MKB ska genomföras. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 12-11-23.

Kommunens ställningstagande grundar sig på följande bedömning:

- Detaljplanerna kommer att medge järnväg avsedd för regiontåg/pendeltågstrafik, vilket utgör en verksamhet som alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar 3 § punkt 4.
- Detaljplanerna kan komma att medge större underjordiska parkeringsanläggningar, som kan antas medföra betydande miljöpåverkan avseende flera aspekter.
- Detaljplanerna berör direkt eller indirekt flera områden som är av riksintresse, bland annat för kulturmiljö och naturmiljö.
- Detaljplanerna kan beröra arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen (2007:845).
- Miljökvalitetsnormer för luft, vattenförekomster, fiskvatten och buller berörs.

Miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplanerna för järnvägstunneln har avgränsats till de miljöaspekter, såsom kulturmiljö, naturmiljö, vattenmiljö samt hälsa och säkerhet, som har bedömts som mest relevanta för de aktuella planerna för järnvägstunneln. I huvudsak beskrivs konsekvenserna för Västlänkens driftskede. Konsekvenser som har bedömts begränsas till tiden för byggskedet hanteras i Trafikverkets miljökonsekvensbedömning för järnvägsplanen. Eftersom arbetet med detaljutformning pågår och det saknas underlag i vissa avseenden har miljöbedömningen av detaljplanerna i samrådsskedet gjorts på en övergripande nivå. För vissa aspekter har inte effekt- och konsekvensbedömningarna kunnat fullföljas eftersom underlag saknas. I den fortsatta planprocessen kommer analyserna och bedömningen att fördjupas och kompletteras.

Regional utveckling

Västlänken är avgörande både för att förverkliga de övergripande målen i översiktsplanen om en tät och tillgänglig stad och för Göteborgsregionens tillväxtstrategi. De tre stationerna bedöms få en viktig roll för regionens växande befolkning. Genomförandet av detaljplanerna för Västlänken bedöms därför medföra positiva konsekvenser för den regionala utvecklingen. Eftersom utbyggnaden av järnvägen bedöms som en nödvändig del för att bland annat uppnå en hållbar regionförstoring, skapa en större arbetsmarknadsregion och ett attraktivt regioncentrum bedöms den positiva konsekvensen i detta avseende som mycket stor.

Kulturmiljö och stadsbild

I centrala staden finns stora kulturhistoriska värden och en tilltalande stadsbild. I stort sett hela centrala Göteborg omfattas av riksintresse för kulturmiljövård och här finns också majoriteten av stadens byggnadsminnen. En stor del av det område som berörs av ändring av detaljplan för järnvägstunneln ligger inom riksintresseområdet. Göteborgs befästningar utgör en stor och mycket kulturhistoriskt värdefull fornlämning i riksintresseområdet. Planen möjliggör en reducering av fornlämningsmiljön och borttagning av befästningsverk vilket medför att de negativa konsekvenserna kan bli mycket stora på grund av att det vetenskapliga värdet och lämningarnas berättarinnehåll kan gå förlorat.

Ändring av detaljplaneförslaget för Västlänkens linjedragning medför allvarliga ingrepp i flera kulturmiljöer av riksintresse för kulturmiljövården. Irreversibla ingrepp över och under mark samt lokaliseringen av en del av de tekniska anläggningarna och stationsuppgångarna medför betydande miljöpåverkan på kulturmiljön. Gullberget med Skansen Lejonet, Stora Hamnkanalen med närmaste omgivning, Haga Kyrkoplan, Götaplatsen, Johannebergs landeri och Liseberg utgör särskilt värdefulla och känsliga stadsrum där detaljplaneförslaget får stor kulturmiljöpåverkan.

Skansen Lejonet på Gullberget ingår som ett uttryck för riksintresset. Ny detaljplan som innefattar tunnel och jordtäckt betongtunnel genom Gullberget. Denna kan förändra upplevelsen av den befästa staden och innebära stora negativa konsekvenser för riksintressets värde.

I området kring Haga kyrkoplan möts fyra kulturhistoriskt värdefulla och känsliga stadsrum: vallgravsstråket med Nya Allén, Haga Kyrkoplan, Haga och Vasastaden. De samspelar men har samtidigt egna starka karaktärer och bär på berättelser om stadens historia och utveckling. Öppna schakter och stationsuppgångar vid Haga kyrkoplan ger omfattande påverkan på det stadsbyggnads- och stadsplanehistoriska värdet i innerstaden, som är en del av riksintressets uttryck.

Vid Station Korsvägen kan landerimiljöerna Johanneberg och Liseberg påverkas av öppna schakt som möjliggörs genom ändring av detaljplan. Detta skulle medföra stora konsekvenser för stadens kulturhistoriska berättarinnehåll och skulle även minska värdet i riksintresset där landerimiljöerna ses som ett av riksintresseområdets uttryck.

Naturmiljö

I Göteborg finns många parker och naturområden och detaljplanerna för järnvägstunneln för Västlänken berör många värdefulla naturmiljöer. I jämförelse med andra städer är Göteborg en mycket grön storstad. Älven och närheten till havet sätter också sin prägel. Stadens gröna struktur har både ekologiska och sociala/rekreativa värden.

Av de grönområden som ligger inom eller i närheten av planområdena har Kungsparken definierats som en stadspark och Haga kyrkoplan samt Renströmska parken som en stadsdelspark i Göteborg Stads Grönplan.

Schaktet genom Kungsparken, Nya Allén och i norra delen av Haga kyrkoplan kommer ovillkorligen att leda till förlust av träd, varav flera är både stora och gamla. Förlusten av träden bedöms i de flesta fall medföra övergående men långvariga

effekter för stadens grönsstruktur och de negativa konsekvenserna av förlusten bedöms som mycket stora.

De högsta naturvärdena finns i området kring Haga och Korsvägen samt Almedal. I Haga är det parkerna och alléerna som är mycket värdefulla. I området kring Korsvägen är det parker men även trädgårdsmiljöer som har höga värden. I Almedal finns mer naturliga lövskogsområden som domineras av ädellövträd. Kring Skansen Lejonet och Centralstationen är det förhållandevis små delar som har naturvärden. Detaljplanerna för järnvägstunneln medför störst påverkan på naturmiljön i området kring Haga och Korsvägen, i de delar där järnvägstunneln går i lera och därmed kommer att anläggas genom öppna schakt. Förlusten av trädmiljöer och enskilda äldre, grova träd som också har betydelse för lavar, fågelliv och fladdermöss, gör att de negativa konsekvenserna för naturmiljön här är som störst.

Påverkan på vatten

Eftersom den tillfälliga påverkan under byggskedet har avgränsats bort för miljöbedömningen av detaljplanerna bedöms inte genomförandet av planerna fysiskt påverka några av de vattendrag som ligger inom planområdet. I drift förväntas vattendragen vara återställda och hysa samma förutsättningar för såväl ekosystem som för mänskligt användande i form av exempelvis fritidsfiske.

I slutfasen av arbetet med denna miljökonsekvensbeskrivning för samrådshandlingen har det tagits fram en dagvattenutredning för detaljplaneområdena för järnvägstunneln. Utredningen kommer att arbetas in i miljökonsekvensbeskrivningen och påverkan på aktuella vattendrag genom att de utgör recipient för dagvatten från bland annat järnvägsanläggningen kommer således att bedömas och beskrivas i den fortsatta processen.

Hälsa och säkerhet

En inledande bedömning av vägtrafikbullersituationen vid de båda tunnelmynningarna i norr och söder har gjorts utifrån tre olika huvudprognoser vad gäller förväntad vägtrafikutveckling. Ljudmiljön domineras av buller från väg E6. Västlänken medför inga förväntade negativa konsekvenser för omgivningen med avseende på vägtrafikbuller i anslutning till de båda tunnelmynningarna. Genomförandet detaljplanerna för Västlänken innebär en överflyttning av resande från väg till järnväg. Det krävs dock mycket kraftiga minskningar i trafikmängden för att det ska ge någon minskning av ljudnivån.

Göteborgs stad och Trafikverket har i övrigt påbörjat flera utredningar som kommer att belysa järnvägstunnelns och dess tillhörande detaljplaners påverkan på omgivningen med avseende på luftkvalitet, buller, vibrationer, stomljud, grundvatten, geoteknik, förorenad mark och översvämningsrisker. Dessa utredningar har dock inte varit tillgängliga för sammanställningen av denna miljökonsekvensbeskrivning. Utredningarna kommer att identifiera ytterligare åtgärder som kan minska miljöpåverkan vid ett genomförande av detaljplanerna för Västlänken. Göteborgs Stad kommer i den fortsatta processen ta ställning till vilka åtgärder som ska arbetas in i detaljplanerna. Utifrån detta görs sedan en uppdatering av konsekvensbedömningarna.

Ekonomiska konsekvenser

Planens ekonomi

Detaljplanerna har till syfte att möjliggöra ett fastställande av järnvägsplanen för Västlänken. Byggnationen av Västlänken finansieras genom Västsvenska paketet. Eventuellt sker undantag för överdäckning av tråg öster om Skansen Lejonet, detta finansieras antingen av Västsvenska paketet eller av kommunen. Kommunen svarar för del av Västsvenska paketets finansiering i enlighet med Medfinansieringsavtalet och Blockavtal 1.

De tre detaljplaner som avses göras för stationsområdena kan medföra utgifter för kommunen, i första hand för anläggande av allmän plats.

Fastighetsnämndens inkomster och ändring av avgälder

Fastighetsnämnden får inkomster då man ersätts för de markintrång som den nya järnvägsanläggningen innebär.

Fastighetsnämnden får inkomster för arbetsytor som upplåts till Trafikverket under byggtiden.

Fastighetsnämnden får inkomster genom avtalen gällande mätpunkter för grundvatten på kvartersmark.

I de fall tomträtter, nyttjanderätter och arrenden på kommunal mark, förvaltat av fastighetskontoret, berörs av Västlänken kan de i avtalen överenskomna avgälderna komma att omförhandlas.

Trafiknämndens inkomster

Trafiknämnden får inkomster för arbetsytor som upplåts till Trafikverket under byggtiden.

Kretslopp- och vattennämnden inkomster och utgifter

Nämnden för Göteborg Vatten får inkomster i form av anläggningsavgifter för stationsområden.

Nämnden för Göteborg Vatten kan få utgifter för standardhöjningar av ledningar som görs i samband med att ledningar behöver flyttas vid byggnationen av Västlänken.

Drift och förvaltning

Trafiknämnden ansvarar för framtida drift och förvaltning av huvudgata, lokalgator och gång- och cykelvägar på allmän plats.

Park- och naturnämnden ansvarar för framtida drift och underhåll av parkområde på allmän plats.

Göteborgs Stads utgifter

Göteborgs Stad kan få en utgift för anläggande av parkområde på allmän plats (överdäckning av tråg öster om Skansen Lejonet).

Göteborgs Stad bekostar vissa av de utredningar som görs gällande geoteknik, dagvatten, buller med mera. Förhandling pågår gällande vilka utredningar som ska bekostas av Göteborgs Stad, vilka som ska finansieras av Västsvenska paketet och i vilka fall en fördelning mellan parterna ska ske.

Finansiering som sker via Västsvenska paketet

Trafikverket svarar för hanteringen av samtliga utgiftsposter som finansieras av Västsvenska paketet enligt nedan.

Västsvenska paketet finansierar anläggandet ny järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar.

Västsvenska paketet finansierar ersättning till fastigheter och tomträtter som drabbas av intrång.

Västsvenska paketet finansierar utgifter för arbetsytor och andra tillfälliga markintrång på andras fastigheter.

Västsvenska paketet finansierar lantmäteriförrättning.

Västsvenska paketet finansierar flytt av ledningar som berörs av Västlänken.

Västsvenska paketet finansierar anläggande av huvudgata och lokalgator på allmän plats.

Västsvenska paketet finansierar vissa av de utredningar som görs gällande geoteknik, dagvatten, buller med mera. Förhandling pågår gällande vilka utredningar som ska bekostas av Göteborgs Stad, vilka som ska finansieras av Västsvenska paketet och i vilka fall en fördelning mellan parterna ska ske.

Västsvenska paketet kan komma att finansiera anläggande av parkområde på allmän plats (överdäckning av tråg öster om Skansen Lejonet).

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

De fastigheter som drabbas av intrång ersätts för den marknadsvärdesminskning som intrånget innebär. Vilka fastigheter och intrång det rör sig om framgår av bilagorna Fastigheter och intrång som gjorts till respektive detaljplan.

Ekonomiska konsekvenser för tomträttshavare, nyttjanderättshavare och arrendatorer på kommunal mark

I de fall tomträtter, nyttjanderätter och arrenden på kommunal mark berörs av Västlänken kan de i avtalen överenskomna avgälderna komma att omförhandlas. Vilka fastigheter och upplåtelser det rör sig om framgår av bilagorna *Arrende- och nyttjanderätter* och *Fastigheter och intrång* (tomträtterna) som gjorts till respektive detaljplan.

Avvikelser från översiktsplanen

Planen överensstämmer med översiktsplanen.

För Stadsbyggnadskontoret

Birgitta Lööf
Planchef

Peter Elofsson
Projektledare

Annika Thörneby
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Elisabet Gondinger
Distriktschef

Anders Alm
Projektledare