

# KULTURMILJÖBILAGA TILL MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR VÄSTLÄNKEN; STATION CENTRALEN



**Uppdrag:**

254647, Kulturmiljöunderlag för  
detaljplaner för Västlänken

## Titel på rapport:

Kulturmiljöbilaga till  
miljökonsekvensbeskrivning för  
Västlänken; station centralen

## Status:

Slutrapport

## Datum:

2016-02-26

**Medverkande**

## Beställare:

Göteborgs stad, SBK

## Kontaktperson:

Filip Siewertz

## Konsult:

Tyréns

## Uppdragsansvarig:

Anna Reuter Metelius, Tyréns

## Handläggare:

Anna Reuter Metelius, Tyréns

## Kvalitetsgranskare:

Kristofer Sjöo, Tyréns

**Tyréns AB**

Lilla Badhusgatan 2  
411 21 Göteborg  
Besök: Lilla Badhusgatan 2

Tel: 010 452 20 00

[www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)

Säte: Stockholm

Författare:

---

Datum: ÅR-MÅN-DAG

Handlingen granskad av:

---

Datum: ÅR-MÅN-DAG

INNEHÅLL

|                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| BAKGRUND, SYFTE                                          | 2  |
| METOD                                                    | 4  |
| VAL AV ALTERNATIV                                        | 5  |
| KONSEKVENSER AV STUDERADE ALTERNATIV                     | 6  |
| SAMLAD KONSEKVENSBEDÖMNING                               | 7  |
| SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNING OCH ÅTGÄRDSFÖRSLAG | 8  |
| SAMMANFATTNING - HISTORIK OCH NULÄGE                     | 10 |
| BEFINTLIGT SKYDD                                         | 12 |
| KULTURMILJÖVÄRDEN                                        | 13 |
| AKTUELLT PLANFÖRSLAG                                     | 15 |
| DETALJPLANENS KONSEKVENSER FÖR:                          |    |
| 1. OMRÅDET VÄSTER OM MITTGÅNGEN                          | 17 |
| 2. HUVUDGATA BERGSLAGSGATAN                              | 18 |
| 3. MITTUPPGÅNG, CENTRALSTATIONENS NORRA HUVUDENTRÉ       | 19 |
| 4. KVARTER OVANPÅ VÄSTLÄNKEN MED ÖSTRA UPPGÅNGEN         | 20 |
| 5. BERGSLAGSPARKEN                                       | 21 |
| 6. ÖSTRA ENTRÉPLATSEN                                    | 22 |
| KUMULATIVA EFFEKTER                                      | 23 |
| ÅTGÄRDSFÖRSLAG FÖR MINSKAD NEGATIV KONSEKVEN             | 24 |
| KÄLLOR                                                   | 25 |

## BAKGRUND, SYFTE

### Västlänkens detaljplaner

Stadsbyggnadskontoret har i uppdrag att skapa planmässiga förutsättningar för genomförandet av Västlänkenprojektet vilket sker genom ändringar av gällande berörda detaljplaner och genom upprättandet av nya.

Västlänkenprojektet omfattar fyra planprojekt: ett för tunneln samt ett för varje stationsläge. Detaljplanerna för stationslägena kommer att ersätta detaljplanen för Järnvägstunneln inom respektive planområde. Stationsplanerna beskriver hur stationerna fungerar i staden och hur stadsutvecklingen i stationernas närhet ska se ut. De behandlar bland annat uppgångar, stationsbyggnader, parktytor anläggandet av gator, angöringsytor, cykelparkering samt buss- och spårvagnshållplatser.

### Station Centralen

Planområdet för Station Centralen är beläget norr om Göteborgs centralstation, i anslutning till Nils Ericson terminalen, inom stadsdelen Gullbergsvass. Syftet med detaljplanen för Station Centralen är att:

- Medge en utbyggnad av Västlänken med tillhörande byggrätter, väg- och järnvägsanslutningar.
- Möjliggöra en utveckling av stationsläget Station Centralen.
- Säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska och arkitektoniska värden.
- Medge byggnation av en ny tunneldel samt uppförande av nya byggnader för centrumändamål och bostäder med huvudsyfte att inrymma två uppgångar för Västlänkens Station Centralen. Inom planen ryms även allmän platsmark i form av huvudgata, lokalgator och ytor för angöring, torg och park.

Stationsplanen beskriver hur stationen fungerar i staden och hur stadsutvecklingen i stationens närhet ska se ut. De behandlar bland annat uppgångar, stationsbyggnader, parktytor anläggandet av gator, angöringsytor och cykelparkering.

### Behovsbedömning och MKB

Ett genomförande av detaljplanerna för Västlänken har av kommunen bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan varför en miljöbedömning ska göras. Likaså är merparten av föreslagna, fysiska åtgärder av sådan art att de är tillståndspliktiga och därmed ska miljöbedömas. I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) behandlas samtliga i projektet ingående delar. Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen är bl a att möjliggöra en samlad bedömning av den inverkan de olika alternativen till markanvändning får på miljön, människors hälsa och hushållning med mark, vatten och andra resurser. Dokumentet ska belysa direkta och indirekta effekter som planens genomförande medför på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, samt på hushållningen med mark, vatten och andra resurser och på den fysiska miljön i övrigt. MKB:n ska också föreslå åtgärder, exempelvis skademinimerande eller miljöförbättrande. MKB:n utgör ett beslutsunderlag för kommunens politiker inför antagande av planen, men syftar också till att ge alla berörda en samlad bild av planens miljökonsekvenser.

### Kulturmiljöbilaga till MKB

Korridoren som Västlänken ryms inom berör ett flertal kulturhistoriska värden. Bland dessa finns riksintresse för kulturmiljövård, ett flertal fornlämningar, byggnadsminnen och områden utpekade som kulturhistoriskt värdefulla i kommunens bevarandeprogram. Föreliggande rapport; "Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för Västlänken; Station Centralen", bedömer de planerade åtgärdernas konsekvenser för berörda kulturmiljöer. Arbetet har avgränsats till planområdet för Station Centralen.

### Medverkande

Det huvudsakliga arbetet med rapporten genomfördes i samrådsskedet under juli 2014 av Antiquum. Under november 2015 - januari 2016 har Tyréns gjort en uppdatering och redaktionell genomgång relativt aktuella planförändringar i granskningsskedet. Bebyggelseantikvarie Anna Reuter Metelius, Tyréns, har varit uppdragsledare och utförare. Sören Holmström och Filip Siewertz har samordnat projektet internt på Stadsbyggnadskontoret och inom projekt Västlänken.

## Upplägg och innehåll

Föreliggande kulturmiljöbilaga är utformad för att arbetas in i MKB:n för detaljplanen för Station Haga och använder sig därmed av samma bedömningsmodell (se vidare under bedömningsmetoder).

Det inledande kapitlet innehåller bakgrund, syfte, metod och en sammanfattning samt utgångspunkter för bedömningar av kumulativa effekter, föreliggande nollalternativ samt valda alternativ. Därefter följer en genomgång av den berörda platsens historik och kulturvärden samt befintligt skydd. Planförslagets syfte och innehåll redovisas samt de konsekvenser som detaljplanernas genomförande får för kulturmiljön, de kumulativa effekter som bedöms uppstå samt de åtgärder som föreslås för att mildra miljöpåverkan.

## Underlag

Kulturmiljöbeskrivningarna i föreliggande kulturmiljöbilaga är sammanfattningar av tidigare upprättat underlag "Kulturmiljöunderlag för detaljplaner inför Västlänken", Antiquum m fl. 2013, kompletterat och justerat av Tyréns under 2014.

## Aktuell kunskap

### Osäkerheter och antaganden

Bedömningsunderlaget innehåller osäkerheter vilket gör kulturmiljöbedömningen osäker i motsvarande grad. Följande kunskapsunderlag har saknats:

- Konsekvenser av schaktning och sprängningsarbeten för kulturhistorisk bebyggelse under byggtiden.
- Konsekvenser och omfattning av tillkommande arbetsområde samt bortförel av schaktmassor.
- Buller och vibrationer och dess konsekvenser för kulturhistorisk bebyggelse under drift av Västlänken.

### Tidshorisont och pågående planering

Utbyggnaden av Västlänksprojektet bedöms pågå under en lång period med beräknad start år 2018. Det kan ej uteslutas att vissa förändringar vad gäller fysiska åtgärder kan komma att aktualiseras under utbyggnadstiden. Det går inte heller att i dagsläget förutspå vilka andra detaljplaner eller bygglov som beviljas och hur dessa påverkar kulturmiljön. Det är därför av största vikt att påverkan på kulturhistoriska värden följs upp under genomförandetiden så att åtgärder kan vidtas i syfte att värna dessa värden.



## METOD

### Kulturhistorisk värdering

Den i föreliggande rapport sammanfattade kulturmiljöbeskrivningen baseras på en kulturmiljöutredning för Haga med en fördjupning av kulturhistoriska värden. I Kulturmiljöutredningen är värderingen tematiskt indelad. Den kulturhistoriska värderingen/bedömningen utgår från de värden som finns på platsen och ställs inte i relation till andra kulturhistoriska platser i staden. Värderingen utgår från platsspecifika miljöaspekter av strategisk betydelse för respektive områdes kulturhistoriska och upplevelsemässiga kvaliteter, strukturerade i ett antal utvärderingskategorier. Värdena är konkretiserade utifrån aspekter så som historiskt berättar innehåll, karaktärsdrag, upplevelsevärden och rumsliga samband samt arkitektur och materialsammansättning.

### Bedömningsmodell

Bedömningen är upplagd med utgångspunkt från de bedömningsgrunder och metoder som används i den övergripande miljökonsekvensbeskrivningen.

*Graden av effekt bedöms i skalan:*

- Ingen
- Liten
- Måttlig
- Stor

*Graden av påverkan är beroende av vilket värde som det berörda objektet har.*

*En miljöaspekts värde bedöms i skalan:*

- Litet
- Måttligt
- Stort

*Konsekvenser bedöms i skalan:*

- Ingen
- Marginell
- Måttlig
- Stor
- Mycket stor

### Bedömning av konsekvenser för kulturmiljön

I rapporten beskrivs och miljöbedöms detaljplaneförslaget med dess konsekvenser för Station Haga. Stadsbyggnadskontoret delat in detaljplanen i utvärderingsytor. I tabellen över konsekvensbedömning sammanfattas miljökonsekvenserna av detaljplanens olika åtgärder.

### Kumulativa effekter

Utöver de direkta konsekvenserna av detaljplanen kan även kumulativa effekter påverka kulturmiljön. De kumulativa effekterna handlar om hur en åtgärd tillsammans med andra pågående, tidigare och framtida verksamheter/åtgärder påverkar miljön i ett område. Det handlar också om t ex pågående detaljplaner som verkar in mot det aktuella området. Redovisad bedömning av kumulativa effekter har gjorts utifrån nuvarande kunskap.

### Samlad konsekvensbedömning

Därutöver görs en sammanvägd bedömning av påverkan på kulturmiljön. För de miljöaspekter där det, trots inarbetade miljöåtgärder, bedöms kvarstå negativa konsekvenser som är stora eller mycket stora bedöms det föreligga en risk att ett fullständigt genomförande av planen kan medföra betydande miljöpåverkan. Vid utvärderingen av konsekvenserna för kulturmiljön har också bedömts huruvida miljöpåverkan är att ses som betydande eller ej. Betydande miljöpåverkan anses uppnås då konsekvenserna är stora eller mycket stora. Dock kan flera måttliga konsekvenser sammantaget och/eller tillsammans med redan skedd skada också medföra en betydande miljöpåverkan.

## Nollalternativ

Nollalternativet är ett referensalternativ för att bedöma detaljplanens föreslagna markanvändning med avseende på miljöeffekter och konsekvenser. Nollalternativet beskriver miljöns sannolika utveckling i området om inte planförslagen genomförs. Det är inte en beskrivning av aktuella förhållanden eller ett antagande om oförändrat tillstånd, utan inkluderar de åtgärder och de förändringar som kan förväntas även utan att planerna genomförs. Syftet med nollalternativet är att skapa en referensram som gör det lättare att särskilja konsekvenser som uppstår vid genomförandet av planerna, anläggandet av Västlänken, från konsekvenser som beror på regionens och stadens utveckling för övrigt.

I detta läge har nollalternativet för den aktuella detaljplanen bedömts utgöras av en situation som i stor utsträckning liknar utbyggnadsalternativet men med den skillnaden att Västlänken och dess följdinvesteringar inte ingår. För infrastruktur har det således förutsatts att de investeringar som inte är direkt kopplade till Västlänken kommer att genomföras. Det inbegriper bland annat flera åtgärder inom det Västsvenska paketet.

Översiktsplanen och andra strategiska dokument kommer att vara styrande för utvecklingen av bland annat Göteborgs innerstad. Det kommer dock inte vara möjligt att nå de målsättningar som finns om en tät och tillgänglig stadskärna eftersom större markytor kommer att krävas för trafikändamål om inte Västlänken anläggs.

Göteborgs centralstation har under 2013 nått kapacitetstaket och klarar inte fler tåg i rusningstid. Detta medför att kapaciteten i tågtrafiken blir lägre och färre tåg kommer att trafikera det regionala järnvägsnätet jämfört med ett utbyggnadsalternativ. Större andel av resandet förväntas också ske med bil och buss, vilket innebär att mer utrymme krävs i staden för dessa transportslag. Göteborgs central kommer fortsättningsvis att vara en flaskhals för tågtrafiken och de andra investeringarna i regionens järnvägsnät kan inte bidra till ökad tågtrafik.

Alternativen som innebär utbyggnad enligt planförslagen och nollalternativet ska jämföras med samma tidshorisont. Horisontåret eller jämförelseåret har i

miljöbedömningen av de aktuella planerna satts till 2030. Då kan Västlänken vara i drift och flera andra infrastrukturåtgärder och utbyggnadsplaner som samspelar kan också ha genomförts.

## KONSEKVENSER AV STUDERADE ALTERNATIV

---

### Nollalternativet

**Utifrån tillgängligt kunskapsunderlag har följande noterats:**

Då nollalternativet inte innehåller några konkreta angivelser eller åtgärder har endast en översiktlig bedömning kunnat göras. Utveckling enligt nollalternativet innebär såväl positiv som negativ påverkan på kulturmiljöerna längs linjens dragning.

**Positiva aspekter**

Ingreppen och de stora konsekvenserna för parkmiljön uteblir i nollalternativet. Fornlämningar under mark kommer inte att grävas upp.

**Negativa aspekter**

I nollalternativet har det förutsatts att flera infrastrukturåtgärder inom det Västsvenska paketet kommer att genomföras. Här ingår bland annat en utbyggd kollektivtrafik, nya busskörfält, fler gång- och cykelbanor, en ny Göta Älvbro och Marieholmstunneln samt sänkning och överdäckning av Götaleden E45. Utan Västlänken förväntas också en större andel av resandet ske med bil, vilket kan antas innebära ytterligare utbyggnad av vägar. Dessa åtgärder kan antas innebära viss negativ påverkan i form av ingrepp i värdefulla parkmiljöer som delvis kan komma att behöva tas i anspråk för körfält, bussfält osv vilket skulle kunna få konsekvenser för bland annat fd Bergslagsbanans stationspark, Kungsparken och Haga Kyrkoplan. Detta kan eventuellt även innebära borttagande av vissa äldre och värdefulla träd. Sammantaget kan sådana ingrepp innebära en negativ kulturmiljöpåverkan då kulturhistoriska samband fragmenteras.

Även fornlämningsmiljön kan påverkas av schaktning i samband med uppförandet av den nya Hisingsbron samt utbyggnad av kollektivtrafiken - bland annat kan byggnationen av spårvägen längs hamnstråket innebära ingrepp i det fd befästningsstråket. Påverkan skulle bli mer ringa än vid genomförandet av Västlänken.



## SAMLAD KONSEKVENSBEDÖMNING

### Påverkan på kulturmiljön

Kulturmiljön bedöms, relativt övriga stationsplaner inom projektet, vara en mindre kritisk fråga inom Station Centralen. Platsens kulturmiljö är redan i dagsläget fragmenterad genom moderna tillägg och kringskuren av en relativt omfattande trafikapparat. Detaljplanen innebär ingrepp i och viss reducering av kulturhistoriskt värdefull parkmark som efter genomförandet ska återställas till park.

### Påverkan av kumulativa effekter

Det går inte att utesluta att schaktning för järnvägstunneln samt driften av Västlänken kommer att innebära kumulativa effekter på byggnader, fornlämningar och träd. I anslutning till detaljplanen för Station Centralen pågår flera detaljplaneprojekt samt flera stora infrastrukturprojekt.

Det är inte möjligt att göra en samlad bedömning av de kumulativa effekternas påverkan på kulturmiljön.

### Miljöpåverkan

Den sammanlagda negativa miljöpåverkan vid ett genomförande av detaljplanen för Station Centralen bedöms bli mindre betydande.

## SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNING OCH ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Detaljplaneförslaget för Västlänkens Station Centralen medför ingrepp i en kulturmiljö av riksintresse för kulturmiljövården. Ingrepp över och under mark samt lokaliseringen av tekniska anläggningar och stationsuppgångar medför emellertid mindre betydande miljöpåverkan av kulturmiljön.

### Påverkan på stadsrum och bebyggelsemiljö

Detaljplanen för Station Centralen medför följande ingrepp i värdefulla stadsrum och bebyggelsemiljöer:

- Goda förutsättningar för att de tillkommande inslagen kommer att bli positiva. Negativ påverkan om flera av de stora, äldre träden tas ned.

Åtgärderna innebär ingen betydande miljöpåverkan.

### Påverkan på fornlämningar

De föreslagna åtgärderna inom Station Centralen får inga konsekvenser för kulturmiljöns fornlämningar.

Åtgärderna innebär ingen betydande miljöpåverkan.

### Borttagande av äldre träd och ingrepp i parkmiljöer

- Vid fd Bergslagsbanans stationsbyggnad berörs den fd stationsparken med äldre träd av schaktning för järnvägstunneln. Förståelse för såväl stationsmiljön som stationsbyggnaden är intimt förknippad med rester av stationsparken och dess befintliga stora träd. Parken har i planen försetts med bestämmelsen n<sub>1</sub> med innebörden att träd ska skyddas.

Åtgärderna innebär ingen betydande miljöpåverkan.

### Kumulativa effekter

#### Påverkan på fornlämningar

- Inom planområdet vid Station Centralen finns inga registrerade fornlämningar, men området ligger i direkt närhet till det fd befästringsstråket och den mycket värdefulla fornlämningen Göteborg 216:1. Det kan inte uteslutas att denna kommer att påverkas indirekt av t ex schaktningsarbeten eller arbetsområden.

Risk för att åtgärderna innebär en betydande miljöpåverkan.

#### Påverkan på kulturhistoriskt värdefulla byggnadsverk

- Det går inte att utesluta att byggnader i anslutning till schaktområdet och järnvägstunneln, i samband med såväl byggskedet som driften av Västlänken, kan beröras av vibrationer. Schaktning och sprängningsarbeten kan komma att orsaka skador och sättningar. Förändrade grundvattennivåer i samband med schaktning kan även komma att få konsekvenser för byggnaders rustbäddar. Det kan leda till att vissa byggnader behöver grundförstärkas. Driften av Västlänken kan även innebära konsekvenser för kulturhistorisk bebyggelse.

Risk för att åtgärderna innebär en betydande miljöpåverkan.

#### Schakten

Schaktbredd och även angränsande arbetsområden för tillgänglighet till schakten kan komma att innebära ytterligare nedtagning av träd samt ingrepp i parkmiljöerna. Schaktningen kan också medföra kumulativa effekter på:

- Träd som inte berörs direkt riskerar uttorkning till följd av förändrade vattennivåer under byggskedet.

Åtgärderna innebär ingen betydande miljöpåverkan.

#### Övriga planer

Även övriga pågående detaljplanearbeten i anslutning till de aktuella kulturmiljöerna kommer att innebära kumulativa effekter. Det är dock inte möjligt att göra en samlad bedömning av deras påverkan på de olika kulturmiljöerna.

### Åtgärdsförslag

Hårdgjorda ytor bör undvikas i den västra delen av Bergslagsparken. Grönytan bör bevaras och återplanteras så långt det är möjligt och utformningen av parken knyts an till hur stationsparker historiskt sett ut. Det är viktigt att bevara så många som möjligt av de befintliga stora träden.

## SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNING OCH ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Matrisen nedan visar att tillkomsten av stationsuppgångar med plattformar och byggrätter samt parkförändringar vad gäller kulturmiljön ovan mark bedöms få marginella till måttliga konsekvenser.

Tunneldragning för Västlänken kommer att innebära konsekvenser för kulturmiljön genom ingrepp och nedtagning av träd i Bergslagsbanans stationspark.

|                                                      | A) Sammanhållen stationsmiljö med lång tradition         | B) Det gröna resenärsstråket                             |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 1. Området väster om mittuppgången                   | Ingen                                                    | Ingen                                                    |
| 2. Huvudgata Bergslagsgatan                          | Måttlig                                                  | Måttlig                                                  |
| 3. Mittuppgången, Centralstationens norra huvudentré | Ingen                                                    | Ingen                                                    |
| 4. Kvarter ovanpå stationen med den östra uppgången  | Marginell                                                | Marginell                                                |
| 5. Bergslagsparken                                   | Måttlig<br><i>Förutsatt att ett flertal träd tas ner</i> | Måttlig<br><i>Förutsatt att ett flertal träd tas ner</i> |
| 6. Östra entréplatsen                                | Ingen                                                    | Ingen                                                    |

## SAMMANFATTNING - HISTORIK OCH NULÄGE

### Centralstationen

Göteborgs starka utveckling som utskeppningshamn och industriort under 1800-talets andra hälft har ett nära samband med järnvägen och dess utveckling. År 1853 utfylldes delar av vallgraven och ny mark skapades för järnvägen och Drottningtorget. Västra stambanan var Göteborgs första järnväg och den första av de statliga banorna som byggdes. Järnvägen öppnades 1856 och Västra stambanans stationshus (nuvarande centralstationen) stod klart 1858 efter ritningar av AW Edelsvärd. På 1870-talet drogs järnvägsspår fram utmed kajerna ända fram till Järnvågspiren vid Järntorget som ett resultat av de ökade varuströmmarna i handels- och sjöfartsstaden Göteborg.

Kring sekelskiftet 1900 upplevde Göteborg en "järnvägsboom" då fem nya järnvägslinjer tillkom – Bergslagsbanan, som blev Sveriges största privata järnväg, 1877, Västkustbanan 1888, Boråsbanan 1894, Bohusbanan 1909 och Västgötabanan 1900. Omkring 1930 sammanfördes all persontrafik till en centralstation, Göteborgs Centralstation. Området kring Göteborgs centralstation är kommunikationshistoriskt intressant med en lång tradition som berättar om järnvägens och kommunikationsmiljöns tillkomst och utveckling under mer än 150 år.

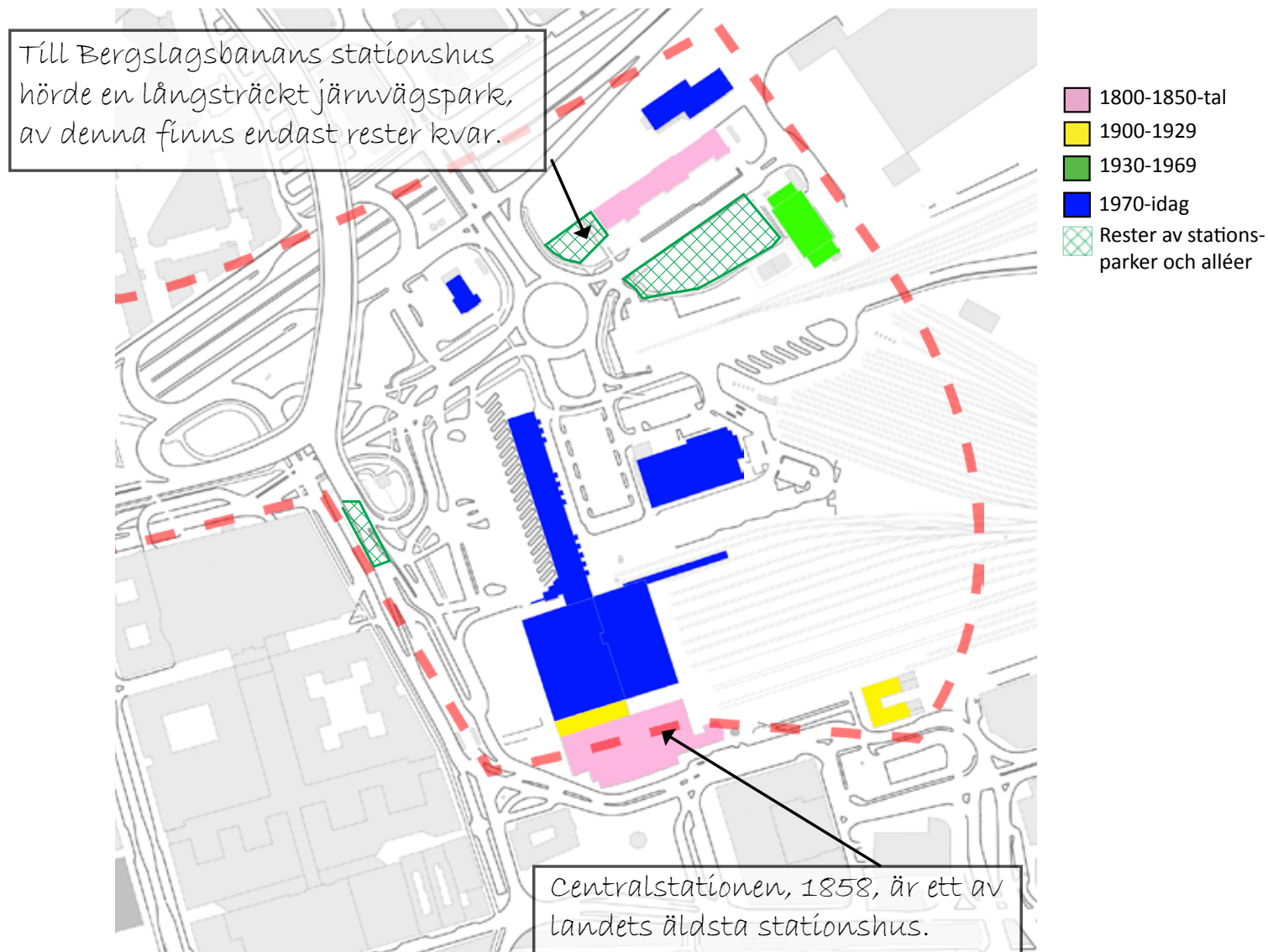


*Trafikintensivt område kring fd Bergslagsbanans station och stationspark.*



*Göteborgs Centralstation och Drottningtorget.*

SAMMANFATTNING - HISTORIK OCH NULÄGE



Illustrationen ger en översikt över bl a ålder på byggnader och miljöer. Illustration: Antiquum



## BEFINTLIGT SKYDD

### Riksintresse

Planområdet utgör en mycket värdefull kulturmiljö. En del av utredningsområdet ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården (Miljöbalken 3 kap.) Göteborgs innerstad O 2:1-5, Staden inom vallgraven med parkbältet. Bergslagsbanans stationshus ligger utanför riksintresseområdet.

#### **Staden inom vallgraven med parkbältet** (citat ur riksintressebeskrivning)

“Stadskärnan inom Vallgraven är en unik miljö med en rikt varierad, i huvudsak småskalig, bebyggelse. Området speglar Göteborgs utveckling från grundläggning till nutid. Stora delar av den ursprungliga stadsplanen med vallgrav, kanaler, befästningsrester och gatusträckningar är bevarade. Flera gatustråk präglas av äldre tiders tomtindelning och byggande. Områden med samlad bebyggelse av mycket stort arkitektur- och byggnadshistoriskt värde är bl. a. Gustav Adolfs Torg, Stora Hamnkanalen, kvarteren kring Domkyrkan och Stora Nygatan. I området inom Vallgraven finns också många välbevarade exempel på olika tiders arkitektur där gult tegel utgör ett viktigt karaktärsdrag. Grönstråket utanför Vallgraven vittnar om den stora roll parker och andra planteringar hade i 1800-talets stadsplanering.”

### Skyddad bebyggelse

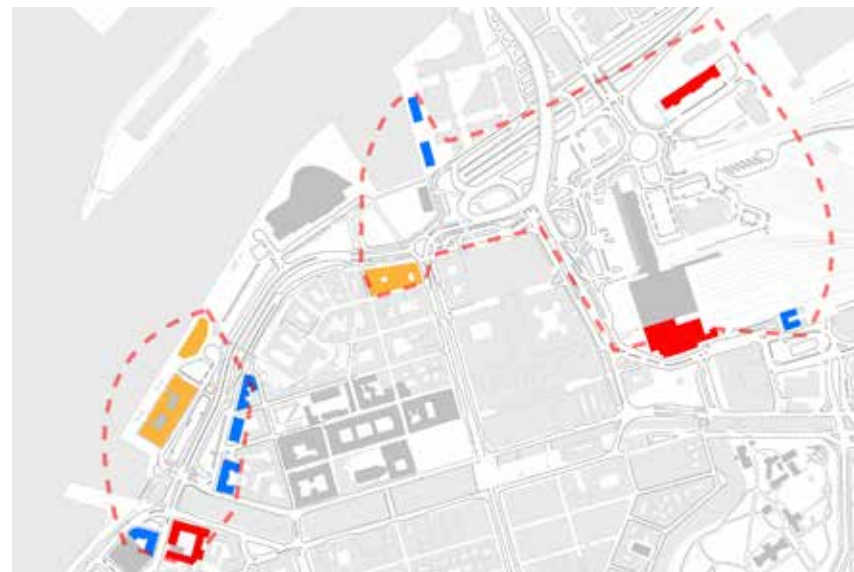
Flera byggnader vid Centralen har höga kulturhistoriska värden och är försedda med skydd. Centralstationen och Bergslagsbanans station (inkl del av park) är byggnadsminnen och skyddas enligt Kulturminneslagen (KML) kap. 3. Posthotellet är upptaget i Göteborgs bevarandeprogram och klassat som kulturhistoriskt värdefullt.

### Fornlämningar

Inom planområdet har det inte identifierats några fornlämningar.



Riksintresset Staden inom vallgraven med parkbältet. Notera att Bergslagsbanans stationshus ligger utanför området. (Länsstyrelsens informationskarta)



Byggnadsminne Skydd i Dp Ingår i bevarandeprogrammet

Observera att stora delar av området ingår i bevarandeprogrammet. Illustration: Antiquum



## KULTURMILJÖVÄRDEN

Området kring centralstationen är en kommunikationshistoriskt mycket intressant miljö som även ligger inom fd befästningsstråket (här låg stadens entré från öster under 1600-talet).

### Värdeteman

Områdets kulturmiljövärden har delats in i följande teman:

- A) Sammanhållen stationsmiljö med lång tradition
- B) Det gröna resenärsstråket

 *Kommunikationshistoriskt viktig miljö präglad av påkostade byggnader och gedigna material.*

 *Viktiga rester av stationspark som positivt avbrott.*

 *Särskilt viktiga fondmotiv/blickfång.*

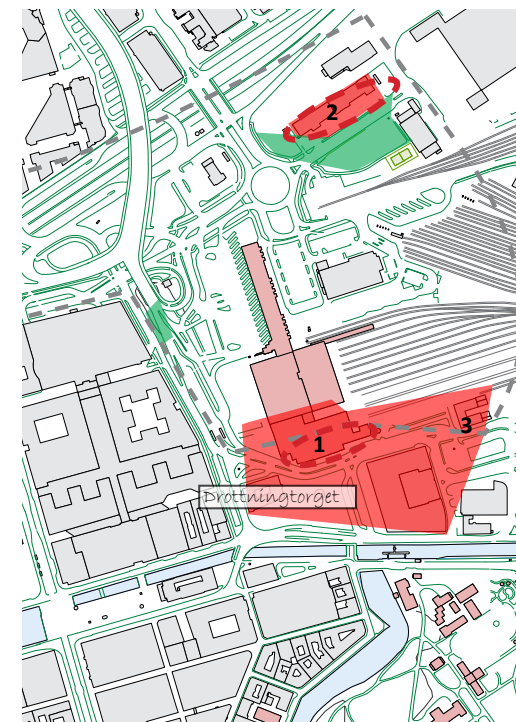


Illustration: Antiquum

## KULTURMILJÖVÄRDEN

---

### A. Sammanhållen stationsmiljö med lång tradition

Området kring Göteborgs Centralstation har som helhet ett högt kommunikationshistoriskt värde och berättar om *järnvägens och kommunikationsmiljöns tillkomst och utveckling under mer än 150 år.*

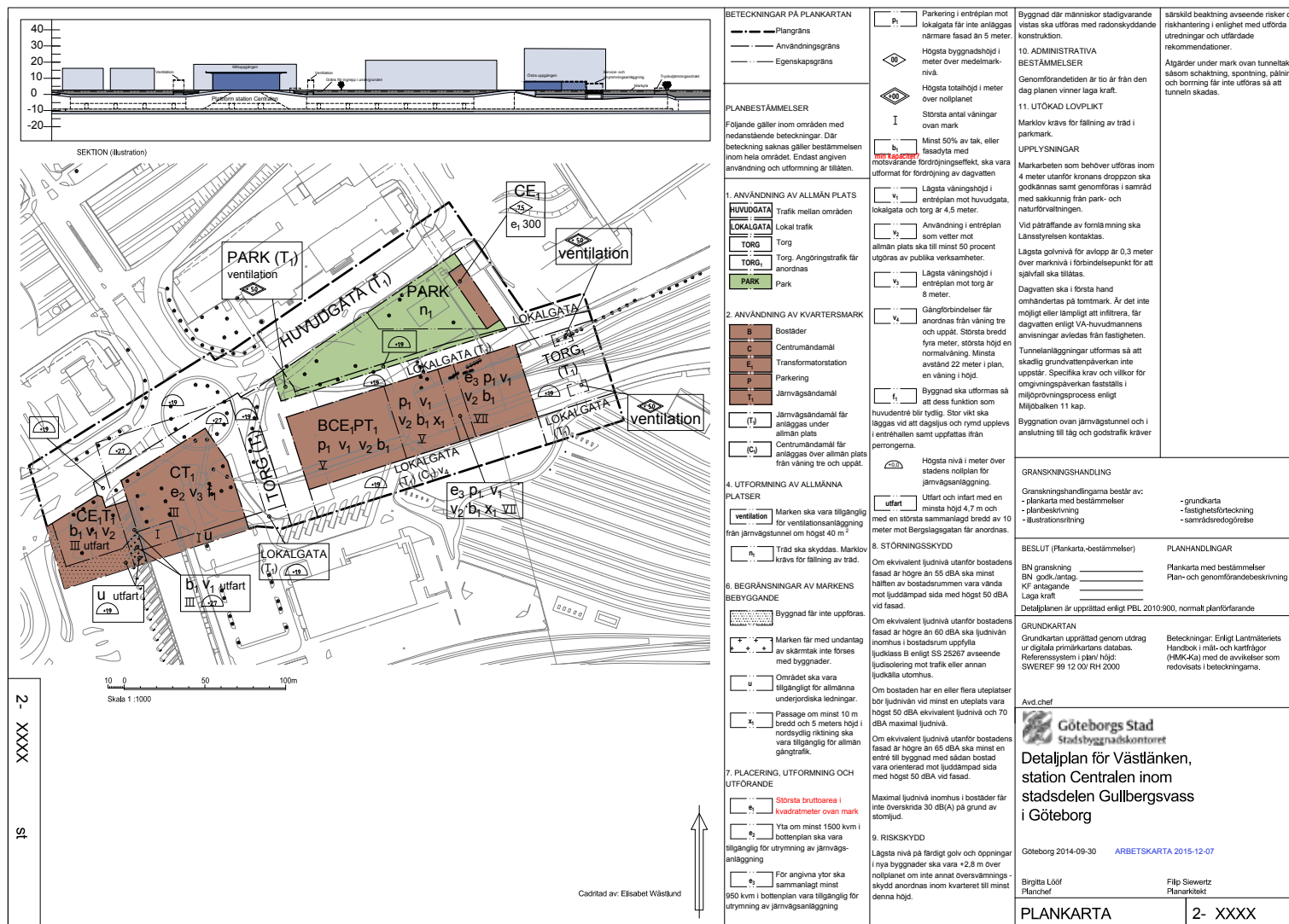
- Förståelsen för kommunikationsmiljöns tidiga historia är starkt beroende på bevarandet av de äldre stationsbyggnaderna - *Centralstationen (1), Bergslagsbanans stationsbyggnad (2) och Fd Västgötabanans stationshus.* Befintliga byggnaders gestaltning, volym och detaljomsorg bör uppmärksammas vid ev gestaltning av nybyggnationer i närområdet.
- *Centralstationen är ett av landets äldsta stationshus* och skyddas som byggnadsminne enligt KML kap. 3. Den är mycket känslig för förändringar.
- Drottningtorgets karaktär av *representativt kommunikationscentrum* präglad av höga arkitektoniska anspråk, gedigna material och färgskala i framförallt jordfärger är mycket viktig att bevara och ta hänsyn till.
- Bergslagsbanans stationshus berättar om *Sveriges största privata järnväg* och skyddas som byggnadsminne enligt KML kap. 3. Förståelsen av såväl stationsmiljön som stationsbyggnadens arkitektoniska betydelse är intimt förknippad med resterna av stationsparken.

### B. Det gröna resenärsstråket

Rester av det fd resenärsstråket med stationspark och trädrader har ett *högt kommunikations- och parkhistoriskt värde.*

- Bergslagsbanans fd stationshus representativitet förstärks av resterna efter en tidigare järnvägsplan framför västra gaveln. Förståelsen av såväl stationsmiljön som stationsbyggnadens arkitektoniska betydelse är intimt förknippad med resterna av stationsparken. Stationsparken har redan förminskats avsevärt och är därmed ytterst känslig för ytterligare förminskning. Kvarstående delar av *den ursprungliga järnvägsplanen har en strategisk berättarfunktion.*
- Längs Nils Ericsonsgatan finns rester av en trädrad som tidigare sträckte sig ut mot Gullbergskajen och kopplades samman med en allé längs Bergslagsgatan. Resterna av *trädraden längs Nils Ericsonsgatan är viktiga för den historiska förståelsen för hur området en gång såg ut.*

## AKTUELLT PLANFÖRSLAG



Detaljlagen för Västlänken, station Centralen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg. SBK december 2015

## AKTUELLT PLANFÖRSLAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnationen av en av stationerna, Station Centralen, i den nya tågförbindelsen Västlänken i Göteborg. Planhandlingarna behandlar Västlänkens Station Centralen under mark samt markanvändning ovan mark i stationens direkta närhet.

Detaljplanen medger byggnation av en ny tunneldel samt uppförande av nya byggnader för bland annat centrumändamål och bostäder med huvudsyfte att inrymma två uppgångar för Västlänkens Station Centralen. Inom planen ryms även allmän platsmark i form av huvudgata, lokalgator och ytor för torg.

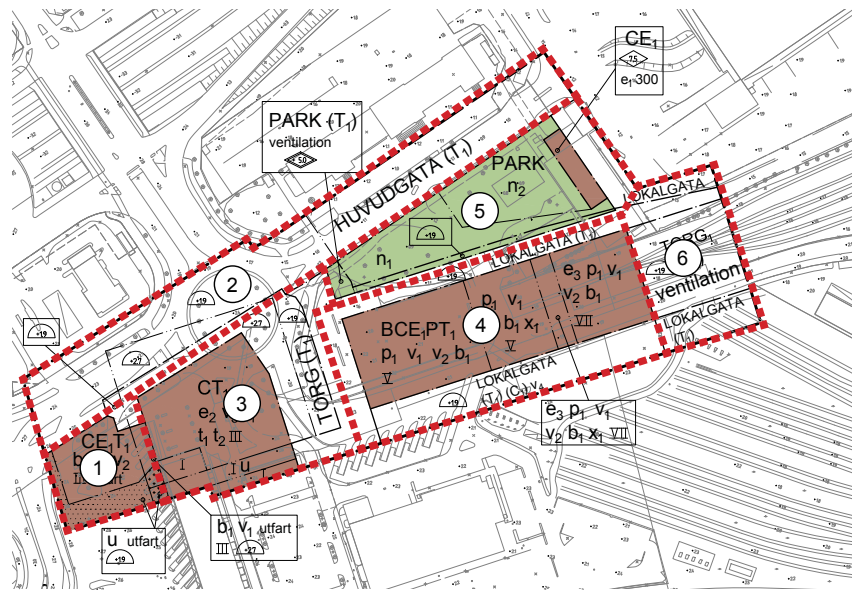
Station Centralen blir en fyrspårstation med fyra plattformar som är cirka 250 meter långa med uppgångar i väster, i mitten och i öster. Denna detaljplan innehåller uppgångarna i öster och i mitten; de västra uppgångslägena möjliggörs genom detaljplanen för järnvägstunneln.

Planhandlingarna redogör för utformningen av stationsområdet, vad gäller uppgångarnas exakta placering, stationsbyggnader, allmänna ytor, angöring och trafik.

## Utvärderingsytor

Detaljplanens åtgärder behandlas integrerat i konsekvensbeskrivningen och planen har därför delats in i utvärderingsytor. Dessa är:

1. Området väster om mittuppgången
2. Huvudgata Bergslagsgatan
3. Mittuppgången, Centralstationens norra huvudentré
4. Kvarter ovanpå stationen med den östra uppgången
5. Bergslagsparken
6. Östra entréplatsen



## KONSEKVENSBEDÖMNING

### 1. Området väster om mittuppgången

#### Aktuellt planförslag

##### Byggrätt för uppgång

Planen medger en byggrätt för en byggnad med centrum- och järnvägsändamål med högst tre våningar, CE<sub>1</sub>T<sub>1</sub>.

##### In- och utfart för buss

Planen tillåter en in- och utfart mellan Bergslagsgatan och Nils Ericsonsterminalen för bussar.

##### Järnvägstunnel under mark

Inom planområdet byggs en järnvägstunnel av betong i öppet schakt.

##### Placering, utformning och skydd av kulturvärden

För byggrätten anges inga utformningsbestämmelser avseende anpassning till kulturmiljön.

#### Åtgärd och effekt

Byggrätten ger möjlighet att bygga en eller flera byggnader. Effekt:

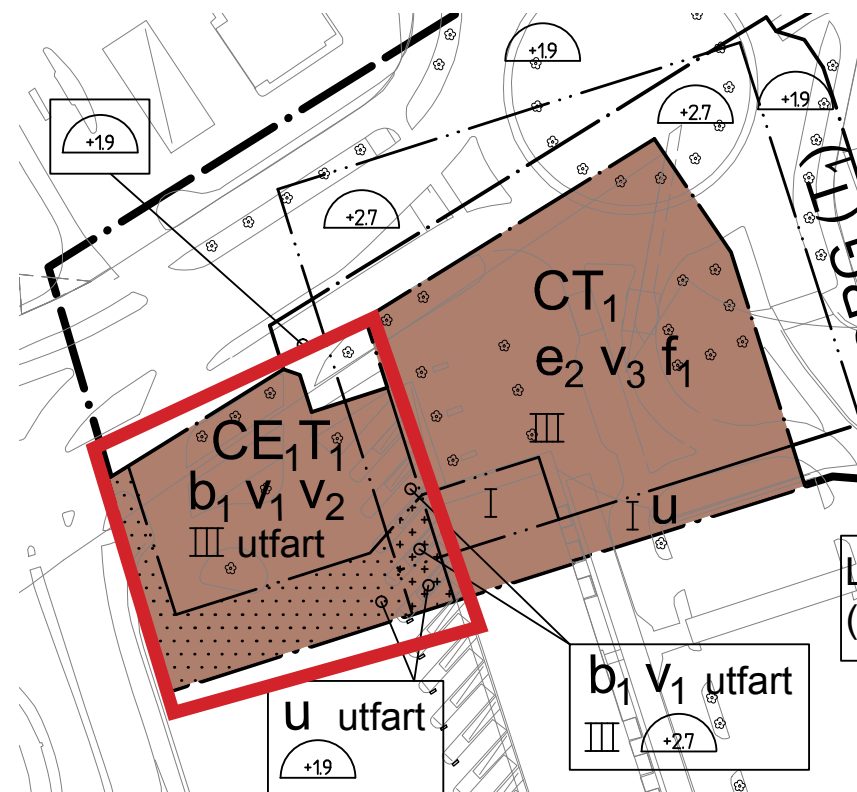
- en stor effekt att markyta som idag fungerar som trafik/parkeringsytor bebyggs med kvarter, samt in- och utfartsgata.

Schaktning för järnvägstunneln ger ingen direkt effekt.

#### Konsekvenser

Byggrätten samt en in- och utfartsgata har bedömts få följande konsekvenser för kulturmiljön:

- Ingen konsekvens för den kommunikationshistoriska miljöns värde (Tema A). Åtgärderna innebär att kommunikationsmiljön utvecklas vidare på sin traditionella plats vilket är positivt. Det finns goda förutsättningar för att de tillkommande inslagen kommer att bli positiva i den idag trafikintensiva och stökiga miljön. Tillägget sker med distans från Bergslagsbanans stationshus, och utgör ingen påtaglig risk att dominera över denna.
- Ingen konsekvens för det gröna resenärsstråket (Tema B). Ett väst-östligt gångstråk är positivt då det bygger vidare på det historiska mönstret med ett resenärsstråk som tidigare band ihop de olika stationsbyggnaderna med Centralstationen där den tidigare trädplanterade Bergslagsgatan ledde



Utsnitt ur detaljplan för Västlänken, station Centralen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg. SBK december 2015

genom bangårdslandskapet fram till Bergslagsbanans station och anslöt till stationsparken.

Schaktning för järnvägstunneln innebär ingen direkt konsekvens för kulturmiljön.



## KONSEKVENSBEDÖMNING

### 2. Huvudgata Bergslagsgatan

#### Aktuellt planförslag

##### Gata

Bergslagsgatan breddas för att kunna hantera en ökad framtida användning.

##### Järnvägstunnel under mark

Detaljplanen medger att järnvägsändamål får anläggas under allmän plats, (T1). Inom planområdet byggs en järnvägstunnel av betong i öppet schakt.

##### Placering, utformning och skydd av kulturvärden

För byggrätten anges inga utformningsbestämmelser avseende anpassning till kulturmiljön.

#### Åtgärd och effekt

Åtgärden bedöms få följande effekter:

- En liten effekt genom att markyta som idag fungerar som trafik/parkeringsytor görs om till huvudgata.
- En måttlig effekt då en mindre del av stationsparken i anslutning till Bergslagsbanans västra gavel tas i anspråk för breddad huvudgata.

Schaktning för järnvägstunneln ger ingen direkt effekt.

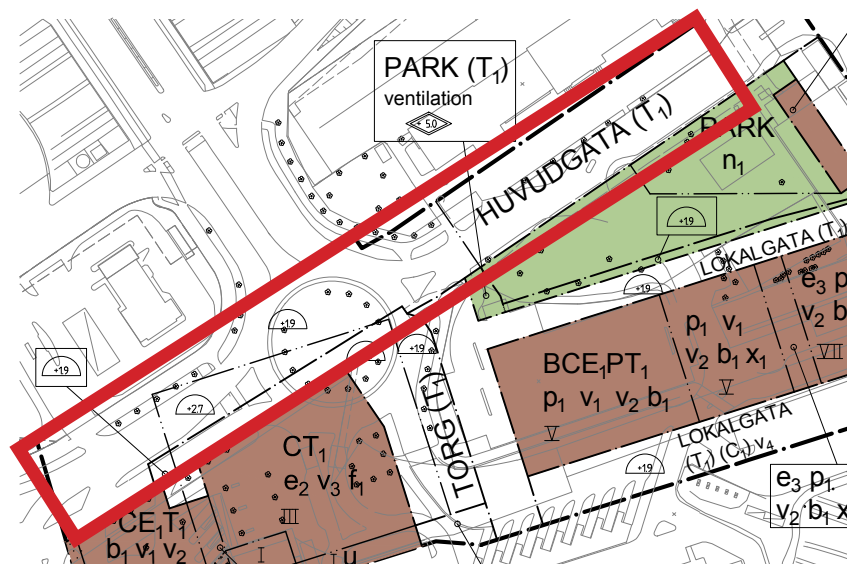
#### Konsekvenser

Breddningen av huvudgatan har bedömts få följande konsekvenser för kulturmiljön:

- Måttlig konsekvens på "Sammanhållen stationsmiljö med lång tradition" (Tema A). Bergslagsbanans stationshus berättar om Sveriges största privata järnväg och skyddas som byggnadsminne enligt KML kap. 3. Förståelsen av såväl stationsmiljön som stationsbyggnadens arkitektoniska betydelse är intimt förknippad med resterna av stationsparken. Stationsparken har redan förminskats avsevärt och är därmed ytterst känslig för ytterligare förminskning. Här görs en förminskning inom byggnadsminnet och i direkt anslutning till Bergslagsbanans västra gavel.

- Måttlig konsekvens på "Det gröna resenärstråket" (Tema B), med rester av fd Bergslagsbanans stationspark i direkt anslutning till Bergslagsbanans västra gavel. Parken är sedan tidigare starkt reducerat och därför känslig för ytterligare förminskning. Observera att parken ingår i byggnadsminnet och är försedd med skyddsföreskrifter som anger att parken inte får bebyggas eller på annat sätt förändras.

Schaktning för järnvägstunneln innebär ingen direkt konsekvens för kulturmiljön.



Utsnitt ur detaljplan för Västlänken, station Centralen inom stadsdelen Gullbergssvass i Göteborg. SBK december 2015



KONSEKVENSBEDÖMNING

### 3. Mittuppgång, Centralstationens norra huvudentré

#### Aktuellt planförslag

##### Byggrätt för uppgång

Planen anger en byggrätt för centrum- och järnvägsändamål (CT<sub>1</sub>) med högst tre våningar.

##### Järnvägstunnel under mark

Inom planområdet byggs en järnvägstunnel av betong i öppet schakt.

##### Placering, utformning och skydd av kulturvärden

Byggrätten regleras av en planbestämmelse, f<sub>1</sub>, som anger att byggnaden ska utformas så att dess funktion som huvudentré blir tydlig.

#### Åtgärd och effekt

Åtgärden har bedömts få följande effekter för kulturmiljön:

- Liten effekt genom tillförandet av nya byggnader i närhet till äldre stationsbyggnader.
- En måttlig effekt då planen medger utbyggnad av Nils Ericsonterminalen med ny stationsbyggnad.

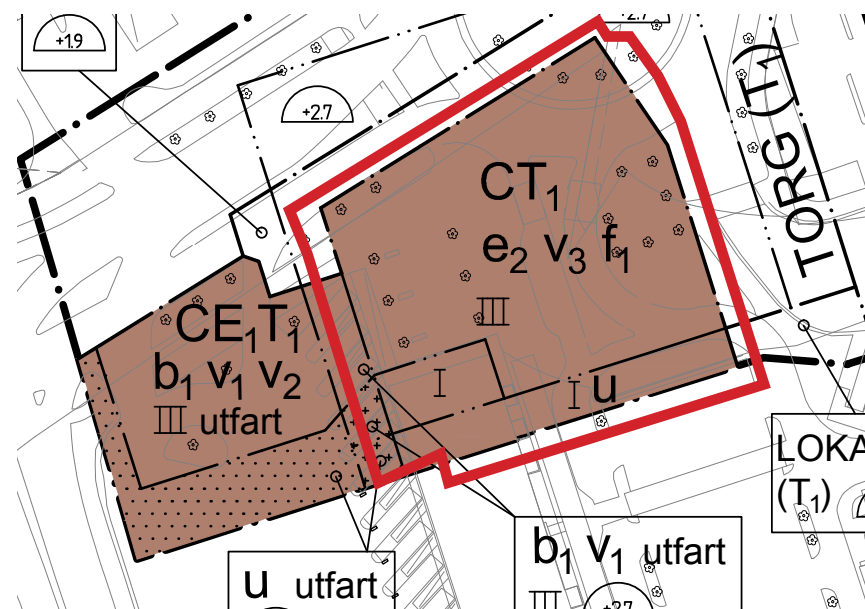
Schaktning för järnvägstunneln ger ingen direkt effekt.

#### Konsekvenser

Den planerade byggrätten och torget har bedömts få följande konsekvenser för kulturmiljön:

- Ingen konsekvens för den kommunikationshistoriska miljöns värde (Tema A), genom utbyggnad av Nils Ericsonsterminalen. Det bedöms finnas goda förutsättningar för att de tillkommande inslagen kommer att utgöra positiva inslag i den idag trafikintensiva miljön.
- Ingen konsekvens för det gröna resenärstråket (Tema B)

Schaktning för järnvägstunneln innebär ingen direkt konsekvens för kulturmiljön.



Utsnitt ur detaljplan för Västlänken, station Centralen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg. SBK december 2015

## KONSEKVENSBEDÖMNING

### 4. Kvarter ovanpå Västlänken med Östra uppgången

#### Aktuellt planförslag

##### Byggrätt för uppgång

Planen medger en byggrätt för bostäder, transformatorstation, centrum och järnvägsändamål (BCE<sub>1</sub>PT<sub>1</sub>) om fem och sju våningar.

##### Gator

Norr och söder om byggrätterna planeras två nya lokalgator.

##### Järnvägstunnel under mark

Inom planområdet byggs en järnvägstunnel av betong i öppet schakt.

#### Åtgärd och effekt

Markyta som idag fungerar som trafik/parkeringsytor bebyggs med kvarter, samt nya lokalgator. Åtgärderna bedöms få följande effekter:

- En liten effekt då det inte kan uteslutas att ny lokalgata i norra delen av utvärderingsytan tar en del av stationsparken i anspråk samt att träd måste tas ner.
- En liten effekt genom tillförandet av nya byggnader i närhet till äldre stationsbyggnader.

Schaktning för järnvägstunneln ger ingen direkt effekt.

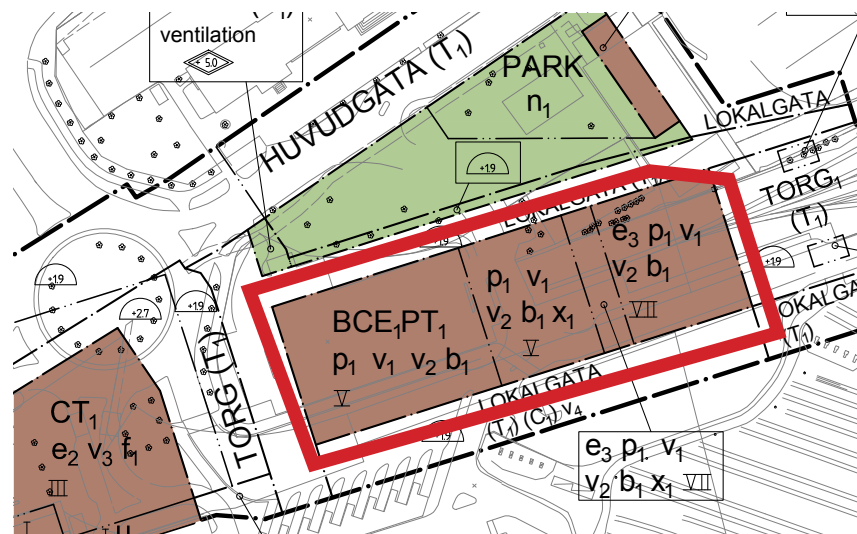
#### Konsekvenser

De planerade byggrätterna och lokalgatorna har bedömts få följande konsekvenser för kulturmiljön:

- Marginell konsekvens för den kommunikationshistoriska miljöns värde (Tema A), genom att träd måste tas ner. Förståelsen för stationsmiljön försvagas genom ytterligare decimering av parken. Ingen konsekvens för tillförandet av nya byggnader i närhet till äldre stationsbyggnader i och med att kulturmiljön redan är såpass fragmenterad. En hög arkitektonisk nivå på tillkommande byggnader kommer att innebära ett positivt inslag i miljön.
- Marginell konsekvens för det gröna resenärstråket (Tema B), med rester av fd Bergslagsbanans stationspark samt trädrad. Parken är sedan tidigare

starkt reducerat och därför känslig för ytterligare förminskning. Även trädraden är en del i det fd gröna resenärstråket.

Schaktning för järnvägstunneln innebär ingen direkt konsekvens för kulturmiljön.



Utsnitt ur detaljplan för Västlänken, station Centralen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg. SBK december 2015



## KONSEKVENSBEDÖMNING

### 6. Östra entréplatsen

#### Aktuellt planförslag

##### Torg

Detaljplanen anger en rektangulär yta med beteckningen "Torg", mot norr och syd omgiven av lokalgator. Platsen avses användas som entréyta till Station Centralen med bland annat korttidsparkering och cykelparkering mm. I planhandlingen anges att många tekniska anläggningar behöver inrymmas i denna del av Västlänkens underliggande tunnel. Detaljplanen medger dock inte att dessa tekniska anläggningar bryter markytan, varför de ej konsekvensbeskrivs här.

##### Ventilationsschakt

Planen innehåller byggrätter för två tryckutjämningschakt om vardera 40m<sup>2</sup>.

##### Järnvägstunnel under mark

Järnvägsändamål får anläggas under allmän plats (T<sub>1</sub>).

#### Åtgärd och effekt

Mark som idag huvudsakligen fungerar som spårområde byggs om till torg med omgivande lokal- och huvudgator. Åtgärderna bedöms få följande effekter för kulturmiljön:

- Ingen effekt på kulturmiljön då området idag huvudsakligen består av spårområden/trafikytor.

Schaktning för järnvägstunneln ger ingen direkt effekt.

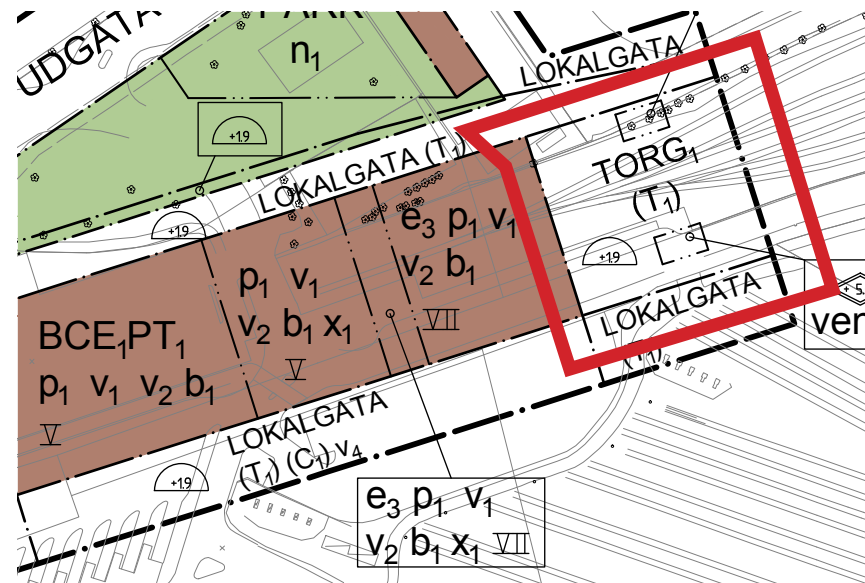
#### Konsekvenser

Åtgärderna har bedömts få följande konsekvenser för kulturmiljön:

- Ingen konsekvens för den kommunikationshistoriska miljöns värde (Tema A).
- Ingen konsekvens för det gröna resenärsstråket (Tema B).

Järnvägstunneln under mark har bedömts få följande konsekvenser för kulturmiljön:

Schaktning för järnvägstunneln innebär ingen direkt konsekvens för kulturmiljön.



Utsnitt ur detaljplan för Västlänken, station Centralen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg. SBK december 2015

**KUMULATIVA EFFEKTER**

Förutom ovan redovisade konsekvenser kommer även kumulativa effekter att påverka kulturmiljön. De kumulativa effekterna handlar om hur en åtgärd tillsammans med andra pågående, tidigare och framtida verksamheter/åtgärder påverkar miljön i ett område samt andra pågående detaljplaner som verkar inom det aktuella området. Tunnelldragning och öppna schakt (järnvägstunneln) bedömts som en kumulativ effekt av detaljplanen för järnvägstunneln.

**Kumulativa effekter av järnvägstunneln inom planområdet**

Det går inte att utesluta att byggnader i samband med byggskedet och driften av Västlänken kan komma att beröras av vibrationer eller påverkan på t ex grundmurar i och med förändringar av grundvattennivån. I direkt anslutning till planområdet ligger tex den kulturhistoriskt värdefulla Bergslagsbanans station som kan komma att påverkas. Trafikverket har upprättat en handlingsplan för tillvaratagandet av byggnader genom åtgärds- och kontrollprogram.

Det finns en risk att schaktning för med sig kumulativa effekter på fornlämningar (sänkverk, rustbäddar under murar mm) samt även träd i området, som inte berörs direkt, då de torkar ut på grund av ändrade grundvattennivåer under byggskedet. Trafikverket har upprättat en handlingsplan för tillvaratagandet av fornlämningar genom åtgärds- och kontrollprogram.

**Järnvägstunneln utanför planområdet**

Detaljplanen för Station Centralen ersätter del av detaljplanen för Västlänkens järnvägstunnel. Detaljplanen för järnvägstunneln, som omfattar ett större område kring Göteborgs Centralstation med Hamnstråket, riskerar att innebära mycket stora konsekvenser för kulturmiljön och en betydande negativ miljöpåverkan genom ingrepp i fornlämningen Göteborg 216:1 och lämningarna efter befästningsstråket. Schaktningen kommer att innebära betydande reduktion av lämningarna. Tunnelbygget kommer även att innebära ingrepp i Stora Hamnkanalen.

**Övriga detaljplaner och projekt**

Detaljplanen för Station Centralen är en del i ett stort stadsutvecklings- och omvandlingsprojekt i staden delvis kopplat till Västlänken. Stora delar av den till detaljplanen anslutande marken ingår i detta omvandlingsprojekt.

**Regionens hus**

Detaljplan har tagits fram för Bergslagsbanans station (Regionens hus). Planen möjliggör att den påbyggda delen på stationsbyggnadens västra gavel rivs och marken återställs som grönyta, vilket är positivt för platsens kulturhistoriska värden då stationsparken återfår något av sin forna glans. Stationsbyggnaden föreslås ges rivningsförbud och skyddsbestämmelser. Detaljplanen medger även uppförande av en ny byggnad samt ett högt punkthus bakom (norr om) Bergslagsbanans station. Det finns en risk att den nya bebyggelsen kommer att dominera över den äldre stationsbyggnaden och på så vis göra dess kulturhistoriska berättarinnehåll och estetiska kvaliteter svåra att läsa av.

**Ny Hisingsbro, Bangårdsviadukten och Götaleden**

I anslutning till planområdet pågår flera stora infrastrukturprojekt. Det handlar bland annat om en ny hisingsbro, överdäckning av en del av väg E45, Götaleden samt Bangårdsviadukten - en förbindelse över järnvägsspåren för att avlasta Nils Ericsonsgatan.

**Utbyggnad av Gullbergsvass**

Öster om stationen, i Gullbergsvass, förväntas omfattande stadsutveckling över kommande decennier vilket kommer att öka antalet boende och arbetande i närområdet. I dagsläget är det svårt att göra en samlad bedömning över hur detta kommer att påverka aktuellt planområde.

**Ny Nils-Ericsonsterminal**

Västtrafik planerar en utveckling av Nils Ericsonsterminalen. Med dagens kunskapsläge är det dock inte möjligt att beskriva konsekvenserna för aktuellt planområde.

**Jernhusen, dp norr om Centralstationen**

*I dagsläget finns inte tillräckligt med underlag för att kunna bedömma effekter och konsekvenser av detta.*



## ÅTGÄRDSFÖRSLAG FÖR MINSKAD NEGATIV KONSEKVENNS

Åtgärder som minskar/mildrar den negativa miljöpåverkan ska genomföras i det fortsatta detaljplanearbetet.

- Utöver det som framgått i detaljplaneförslaget för Station Centralen bör hårdgjorda ytor undvikas i den västra delen av Bergslagsparken. Parken är sedan tidigare starkt reducerad och därför känslig för ytterligare förändringar. Grönytan bör därför bevaras och återplanteras så långt det är möjligt och utformningen av parken bör knyta an till hur stationsparker historiskt sett ut med bland annat häckar, träd, rabatter, gångvägar och sittbänkar. Det är viktigt att bevara så många som möjligt av de befintliga stora träden. Den uppväxta lummiga grönskan behövs som kontrast till den extremt trafiktäta och hårdgjorda miljön. De träd som sparas kommer att få ett ännu högre värde i framtiden då platsens sammanhang kommer att förbättras.

### Myndighetstillstånd

Detaljplaneområdet gränsar till ett byggnadsminne där såväl byggnad som park skyddas av kulturmiljölagen (KML) 3 kap.

- Fd Bergslagsbanans station, byggnadsminne enl. KML kap 3, tillstånd av länsstyrelsen krävs för ändringar. *Observera att parken ingår i byggnadsminnet och är försedd med skyddsföreskrifter som anger att parken inte får bebyggas eller på annat sätt förändras.*

## Litteratur

*Kulturmiljöer av riksintresse.* (2008) Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län

Lönnroth, Gudrun (red.) (1999) *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg: ett program för bevarande. D. 1.* Göteborg: Stadsbyggnadskontoret

## Kulturmiljöunderlag och PM

Antiquum (2013), reviderat av Tyréns (2014) *Kulturmiljöunderlag för detaljplaner inför Västlänken. Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Centralen med hamnstråket*

Göteborgs stadsmuseum. *PM - Vision och åtgärdsförslag för fästningsstaden Göteborg.* 2015-05-26

Trafikverket (2012) *PM F8 - 001, Förutsättningar - Kulturmiljö arkeologi PM K8-001a* 2012-12-12

Trafikverket (2014) *Arbetsmaterial. Olskroken planskildhet och Västlänken. Underlagsrapport kulturmiljö.* 2014-04-01

## Handlingsplaner för kulturmiljö

Trafikverket. *Olskroken planskildhet och Västlänken. Handlingsplan för tillvaratagande av kulturmiljö.* 2015-09-01

## Förundersökningar träd och trädmiljöer

Stadsbyggnadskontoret. *Träd och trädmiljöer i Västlänkens korridor. Underlagsrapport för detaljplaner för Västlänken.* 2014-07-04

## Detaljplanehandlingar och kartor (SBK)

*Planhandling. Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan gullbergsvass och Almedal. Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt mm.* Augusti 2013

*Detaljplanekartor: Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt mm. Plankarta 1-3.* Augusti 2013

*Detaljplanekartor: Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan gullbergsvass och Almedal. Plankarta 1-5.* Augusti 2013

*Planhandling. Detaljplan för Västlänken, station Centralen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg.* December 2015

*Detaljplane-karta: Detaljplan för Västlänken, station Centralen med omgivning, inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg.* December 2015

## Övrigt

Antiquum. rev. Tyréns. *Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för Västlänken; Järnvägstunneln.* 2014-11-10

White. *Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken.* 2014-02-25

Ramböll. *Analys av upplevelsevärden - kring Västlänkens stationslägen.* 2014-06-18