

Järnvägsplaner

Olskroken planskildhet och Västlänken

Göteborgs Stad och Mölndals stad, Västra Götalands län

Samrådsredogörelse

TRV 2014/8534, TRV 2013/92333

2015-09-01

1 december 2014



Titel: Olskroken planskildhet och Västlänken, Samrådsredogörelse

Utgivningsdatum: 1 december 2014

Ärendenummer: TRV 2014/8534, TRV 2013/92333

Utgivare: Trafikverket

Projektchef: Bo Larsson

Kontaktperson: Bo Lindgren, tel. 0771-921 921

Medverkande konsulter: SWECO/WSP

Foton: Trafikverket om inget annat anges.

Illustrationer: Trafikverket

Kartor: ©Lantmäteriet, dnr 109-2012/4174

Distributör: Trafikverket, Kruthusgatan 17, 405 33 GÖTEBORG. Telefon: 0771-921 921, www.trafikverket.se

Läsanvisning

I projekten Olskroken planskildhet och Västlänken har Trafikverket tagit fram två järnvägsplaner, en för vardera projektet. Dessa redovisar järnvägens utformning och lokalisering, mark som behövs tillfälligt och permanent samt åtgärder mot störningar från järnvägen. Detta redovisas i text och på ritningar.

Denna samrådsredogörelse ingår som underlag till järnvägsplanerna. Eftersom planerna gränsar till varandra har samråden samordnats och samrådet dokumenterats i en gemensam handling.

Dokumentet beskriver inledningsvis projekten och de utredningar som föregått järnvägsplanerna samt hur planeringsprocessen och tidigare samråd bedrivits. Därefter redovisas samråds-kretsen och på vilket sätt de olika intressenterna deltagit i samrådsförfarandet.

En redogörelse av samrådsaktiviteterna följer härpå. Dessa har genomförts i tre skeden utifrån de samrådshandlingar som tagits fram: Lägesrapport maj 2013, Lägesrapport november 2013 och Lägesrapport juni 2014. Rapporterna har utgjort underlag för de tre remissomgångarna samt för utställningarna och dialogmötena. I samrådsredogörelsen beskrivs innehållet i samrådshandlingarna och hur utställningarna och dialogmötena gått till.

De yttranden som inkommit vid remissomgångarna är sammanfattade och redovisas uppdelat på länsstyrelsen, kommuner, myndigheter och organisationer, fastighetsägare och allmänhet. För kommuner och för länsstyrelsen redovisas vilka frågor som tagits upp, medan frågorna är ordnade tematiskt för övriga grupper. Trafikverkets svar och kommentarer redovisas vid frågorna och synpunkterna. Kommentarer redovisas i dokumentet med en färgkod; röd kod för remissomgången som ägde rum i maj 2013, blå färgkod för remissomgången i november 2013 samt grön färgkod för remissomgången som ägde rum i juni 2014.

De mötesserier som ägt rum mellan olika intressenter under arbetet med järnvägsplanerna finns sammanfattade i slutet av samrådsredogörelsen. Här finns även en beskrivning om hur allmänhetens frågor och synpunkter har hanterats.

Sist i dokumentet förs ett resonemang kring hur samrådsförfarandet påverkat några av de större frågorna vad gäller järnvägens utformning och lokalisering.

Till de båda järnvägsplanerna hör även följande dokument:

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Denna är ett lagstadgat dokument särskilt avsett att beskriva vilka miljökonsekvenser projekten ger och är ett beslutsunderlag för vilka åtgärder mot störningar som Trafikverket ska göra. Till MKB hör ett antal underlagsrapporter som fördjupat beskriver förutsättningarna inom olika miljöområden och i förekommande fall redovisar beräkningar. MKB är gemensam för Olskroken planskildhet och Västlänken.

Gestaltningssprogram. Detta visar på möjliga utformningar av järnvägen och dess tillhörande funktioner. Programmet ska ses som en ambitionsinriktning och ledning för det vidare gestaltningssarbetet. Gestaltningssprogrammet är gemensamt för Olskroken planskildhet och Västlänken.

Barnkonsekvensanalys (BKA). Denna visar på hur barn och ungdomar påverkas av de båda projekten och är ett beslutsunderlag för vilka åtgärder Trafikverket gör för att projekten så långt som möjligt ska se till barnens bästa. BKA är gemensamt för Olskroken planskildhet och Västlänken.

Social konsekvensanalys (SKA). Denna visar på vilka sociala konsekvenser de båda projekten har och är ett beslutsunderlag för vilka åtgärder Trafikverket gör för att projekten så långt som möjligt ska vara socialt hållbara. SKA är gemensam för Olskroken planskildhet och Västlänken.

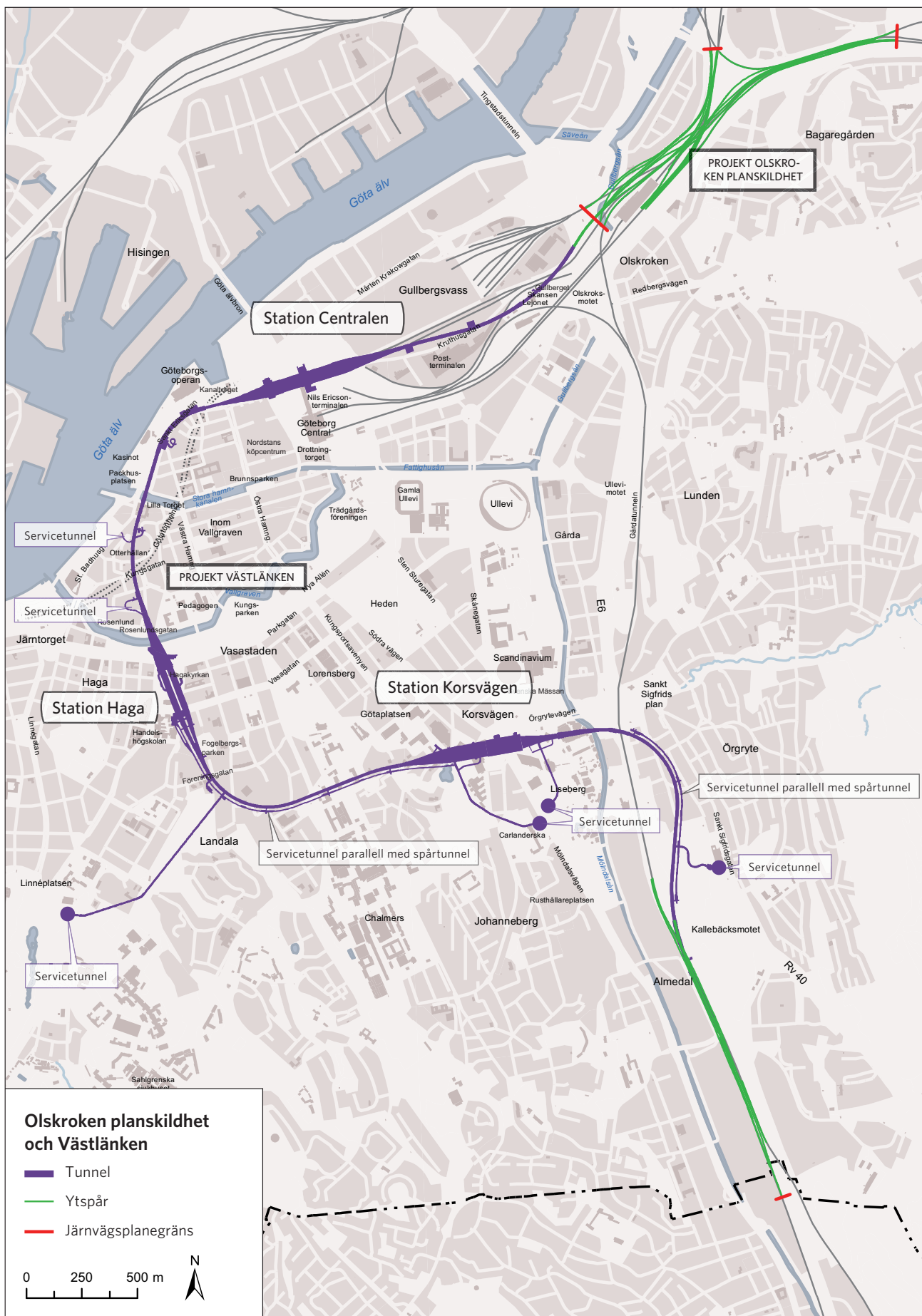
Fastighetsförteckning. Fastighetsförteckningarna visar på vilka fastigheter, rättigheter och samfälligheter som berörs av projekten. Här redovisas även areor på den mark som Trafikverket behöver tillfälligt och permanent. Det finns en fastighetsförteckning för Olskroken planskildhet och en för Västlänken.

Övriga handlingar. Detta är dokument som behövs för att ge bättre förståelse för vad projekten innebär. Bland annat finns det sammanställningar av vilka detaljplaner som berörs av respektive järnvägsplan samt tidigare utredningar.

Innehåll

Läsanvisning.....	3	5. Kontinuerliga samråd	66
Översiktskarta	6	5.1 Länsstyrelsen MKB	66
1. Beskrivning av projekten och deras process	7	5.2 Länsstyrelsen - övriga samråd.....	66
1.1 Olskroken planskildhet och Västlänken	7	5.3 Göteborgs Stad och Västtrafik	66
1.2 Planeringsprocess	7	5.4 Koordineringsgruppen	67
1.3 Tidigare utredningar	8	5.5 Referensgruppen.....	67
2. Samråd i tidigare skeden.....	10	5.6 Stationsgruppen.....	68
2.1 Idéstudie	10	5.7 Samordningsgrupp Säkerhet	68
2.2 Förstudie	10	5.8 Göteborgs Stad och Västtrafik - Trafik inför byggskedet.....	68
2.3 Järnvägsutredning.....	10	5.9 Dialogmöten Göteborgs Stad - Detaljplaner	69
2.4 Tillåtlighet, beslut och villkor	11	5.10 Masshantering.....	69
3. Samrådskrets	12	5.11 Ledningsägare.....	69
3.1 Länsstyrelsen	12	5.12 Mölndals stad	69
3.2 Kommuner	12	5.13 Fastighetsägare med flera.....	69
3.3 Myndigheter och organisationer	12	5.14 Frågor och synpunkter från allmänheten...	74
3.4 Fastighetsägare	13	5.15 Västsvenska paketet	74
3.5 Allmänhet	14	6. Hur har samråden påverkat processen?.....	75
4. Samrådsaktiviteter kring järnvägsplanerna.....	16	6.1 Riksintresset Göteborgs innerstad	75
4.1 Lägesrapport maj 2013.....	16	6.2 Störningar från arbetstunnel	75
4.2 Dialogmöten fastighetsägare maj 2013	16	6.3 Anläggningar ovan mark.....	75
4.3 Samrådsutställning Nordstan maj-juni 2013.....	17	6.4 Skansen Lejonet	75
4.4 Remissomgång maj 2013	18	6.5 Läge för Station Centralen	75
4.5 Lägesrapport november 2013	40	6.6 Läge för Station Korsvägen	76
4.6 Öppet hus Älvrummet november 2013	41	7. Utskick till boende och verksamheter i närområdet.....	77
4.7 Remissomgång november 2013	42	8. Var finns underlagsmaterialet?	78
4.8 Lägesrapport juni 2014.....	59	Bilagor.....	79
4.9 Utställning Nordstan juni 2014	59	Planlägningsbeskrivning Västlänken.....	80
4.10 Remissomgång juni 2014	61	Planlägningsbeskrivning Olskroken planskildhet	84
4.11 Allmänheten	65		
4.12 Samråd med berörda fastighetsägare hösten 2014	65		

Översiktskarta



FIGUR 1.1. Orienteringskarta för järnvägsplanerna Olskroken planskildhet och Västlänken.

1. Beskrivning av projekten och deras process

1.1 Olskroken planskildhet och Västlänken

Olskroken planskildhet och Västlänken är två järnvägsprojekt i Göteborg. Projekten har olika finansiering och drivs därför som två projekt inom Trafikverket.

Olskroken planskildhet innebär stora ombyggnader av spårsystemet i den nordöstra infarten till Göteborg. Bland annat byggs ett antal större och mindre broar. Västlänken blir en cirka 8 kilometer lång dubbelspårig pendeltågsförbindelse, varav 6,6 kilometer i tunnel, under centrala Göteborg med tre nya stationer. Projekten är centrala för att kunna förstärka järnvägsnätet i Västsverige.

Ändamålet, det vill säga vad som ska uppnås genom projekten, är att öka järnvägens kapacitet så att det lokala och regionala resandet underlättas. Sedan slutet av 1990-talet har problemen i järnvägssystemen i och kring Göteborg blivit allt tydligare. I början av 2000-talet inleddes därför ett arbete för att hitta lösningar på detta. Flera olika alternativ studerades. Det alternativ som ligger till grund för järnvägsplanerna är det som bedöms ge störst överflyttning av resande till kollektivtrafik, kortast restider, störst möjlighet att nå viktiga mål i staden och även ge goda utvecklingsmöjligheter för Göteborg.

Ambitionen är att järnvägsplanerna för Olskroken planskildhet och Västlänken har vunnit laga kraft 2017 och att byggarbeten kan påbörjas vid årsskiftet 2017/2018. Västlänken planeras att vara färdig för trafiköppning år 2026 medan Ols-

kroken planskildhet och sträckningen fram till och med Station Centralen planeras att vara färdiga ett par år tidigare.

Figur 1.1 visar lokaliseringen av de båda projekten.

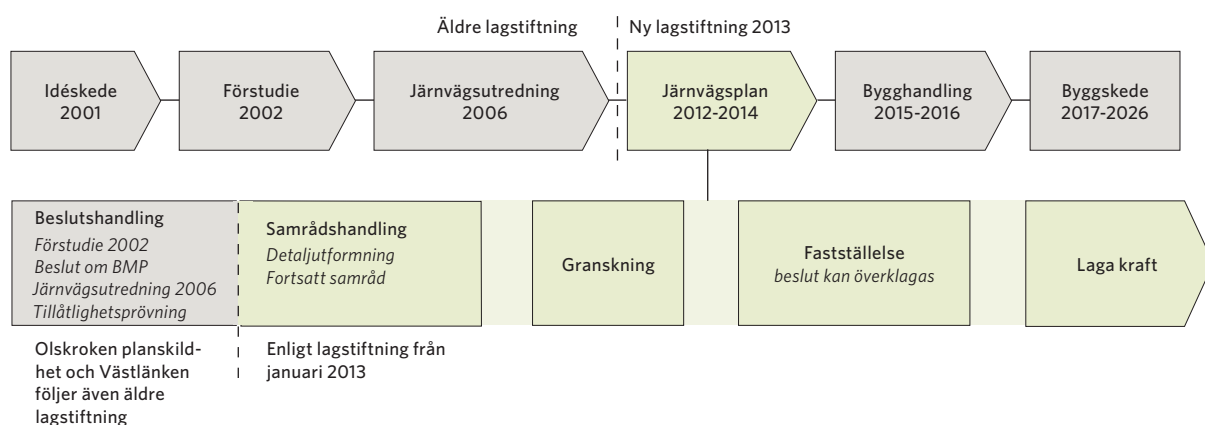
1.2 Planeringsprocess

År 2013 förändrades infrastrukturlagstiftningen med huvudsyfte att förenkla planprocessen. Efter förändringen planeras väg- och järnvägsutbyggnader i en mer sammanhållen process.

Den tidigare processen för planering av väg- och järnvägsprojekt, vilken gällde vid start av planeringen för Västlänken, bestod av stegen idéskede, förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan, se figur 1.2.

I den nya planprocessen studeras projektets förutsättningar, alternativa lokaliseringar och detaljutformning i skedet samrådshandling, se figur 1.2. Olskroken planskildhet och Västlänken drivs enligt den nya lagstiftningen från och med arbetet med detaljutformningen inom beslutad korridor. Syftet med järnvägsplanerna är att reglera detaljlokalisering och utformning samt att möjliggöra markåtkomst.

I miljöbalkens 17 kapitel finns bestämmelser om regeringens tillåtlighetsprövning. Regeringen ska bland annat tillåtlighetspröva järnvägar avsedda för fjärrtrafik och anläggande av nytt spår på en sträcka av minst fem kilometer för befintliga järnvägar för fjärrtrafik. Efter 1 januari 2013 bestäms enligt den nya lagstiftningen från



FIGUR 1.2. Planeringsprocess för Olskroken planskildhet och Västlänken och detalj på järnvägsplanernas process.

fall till fall vad som ska tillåtlighetsprövas.

I november 2012 lämnade Trafikverket över frågan om utbyggnad av Olskroken planskildhet och Västlänken till regeringen för prövning. I juni 2014 fattade regeringen beslut om tillåtlighet för projekten, se vidare avsnitt 2.4.

1.3 Tidigare utredningar

Västlänkens geografiska utredningsområde mellan åren 2001 och 2007 omfattade hela området mellan Sävenäs och Almedal, det vill säga även Olskrokens bangård. Planeringsprocessen gick inte vidare 2007 eftersom finansiering saknades för ett genomförande.

Under 2010 återupptogs planeringen av Västlänken i och med att finansieringen löstes våren 2010 via det Västsvenska paketet i Nationell plan 2010-2021. Finansieringen omfattade inte planskild ombyggnad av Olskrokens bangård utan Västlänken skulle anslutas i plan strax öster om E6. Eftersom tidigare utredningar även omfattat Olskrokens bangård ingick dock även detta område i den ansökan om tillåtlighet enligt Miljöbalken som senare lämnades in till regeringen.

Planeringsprocessen för Olskroken, som fick arbetsnamnet Olskroken planskildhet, återupptogs först 2013 efter den så kallade kapacitetsutredningen inför den nya Nationella transportplanen 2014-2025. Regeringen beslutade om denna plan våren 2014 där Olskroken planskildhet blev ett utpekat projekt med statlig finansiering.

1.3.1 Idéstudie 2001

Flera utredningar har gjorts om hur kapaciteten vid Göteborgs Central ska kunna höjas. En idéstudie genomfördes år 2001 där tänkbara åtgärder på kort, medellång och lång sikt diskuterades. Idéstudien följer den så kallade fyrstegsprincipen. Enligt idéstudien skulle man med signal- och växelåtgärder kunna öka kapaciteten med 50–80 tåg/dygn, från 350 tåg/dygn. Med mer omfattande ombyggnader av bangården skulle den totala kapaciteten kunna bli 500–750 tåg/dygn, vilket ungefär motsvarar det behov som då gick att överblicka för framtiden. De mer långsiktiga lösningarna kopplades till idén om en ny länk i form av en tunnel under Göteborg. Detta skulle även lösa de kapacitetsproblem som kommer att uppstå mellan Göteborg och Almedal och ge möjlighet till nya attraktiva stationer i centrala Göteborg.

1.3.2 Förstudie 2002

En förstudie genomfördes år 2001–2002 i samverkan med Göteborgs Stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västtrafik och Västra Götalandsregionen. Den behandlade fem utbyggnadsalternativ och ett förstärkningsalternativ (0), se figur 1.3. Alternativen 1-3 valdes att föras vidare till järnvägsutredning.

Länsstyrelsen beslutade att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitel 4 § miljöbalken, vilket innebär ett mer omfattande samråd.

1.3.3 Järnvägsutredning 2007

Järnvägsutredningen genomfördes 2004–2007 av Banverket och samfinansierades med Göteborgs Stad. Arbetet utfördes i samverkan med Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Göteborgsregionens kommunalförbund. De tre utredningsalternativen från förstudien utvecklades och alternativen fick benämningar efter läget på stationerna, Korsvägen, Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers. Dessa motsvarade alternativen 1-3 från förstudien, se figur 1.4. Även ett så kallat förstärkningsalternativ utreddes, alternativ 0 från förstudien. Utredningsalternativen jämfördes med ett nollalternativ. I beslutsbehandlingen från 2007 framkom att de tre utredningsalternativen med nya stationer uppfyller de transportpolitiska delmålen och miljömålen men att förstärkningsalternativet inte gjorde det.

Alternativet Haga-Korsvägen, valdes att föras vidare till järnvägsplan eftersom det ger störst överflyttning av resande, kortast restider, samt att nya målpunkter i staden kan nås, vilket innebär goda utvecklingsmöjligheter för staden.

Förstärkningsalternativet innebär däremot att nya, regionalt viktiga målpunkter inte kan nås på ett bekvämt sätt och att den barriär för stadsutvecklingen som den nuvarande bangården utgör förstärks.

Nollalternativet, det vill säga en utveckling utan Västlänken, bedömdes i ännu högre grad hämma regionens utveckling då det inte förbättrade transportförsörjningen i Västsverige i proportion till de förväntade behoven. Konsekvensen bedömdes blir kraftigt ökad trängsel i vägnätet och försämrad miljö.



FIGUR 1.3. Västlänken förstudie. Karta över studerade alternativ.



FIGUR 1.4. Västlänken järnvägsutredning. Karta över studerade alternativ. Det grönmarkerade alternativet Haga-Korsvägen via Älvstranden valdes.

2. Samråd i tidigare skeden

2.1 Idéstudie

Under idéstudien (2001) möttes ett stort antal myndigheter med sina uppdrag och mål. De alternativ som man efterhand valde att studera närmare under förstudien var sådana som bedömdes möjliga att gå vidare med utifrån att flera viljor möttes.

2.2 Förstudie

Förstudien (2002) genomfördes i enlighet med miljöbalken och lagen om byggande av järnväg, med bland annat kontinuerligt samråd med länsstyrelsen samt berörda kommuner och regioner. Förstudien arbetades fram av Banverket Västra banregionen i nära samverkan med Göteborgs Stad, Göteborgsregionen, Västtrafik och Västra Götalandsregionen.

Representanter från de fyra samarbetspartnernas politiska ledningar ingick tillsammans med Banverkets regionledning i en ledningsgrupp. Förstudiens projektorganisation bestod av tjänstemän från Banverket, Vägverket, länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgsregionen, Göteborgs Stad samt från Miljöförvaltningen, Räddningstjänsten, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret.

Samrådsmöten hölls även med järnvägssektorns övriga företrädare: Jernhusen, SJ AB, TrainMaint och TraffiCare. Vidare skedde samråd under förstudien med Vägverket rörande pågående vägprojekt "Ny partihallsförbindelse".

Under 2001 togs "Förstudie för kapacitetsförstärkning–Tidigt samråd. Utveckling av det västsvenska järnvägssystemet, delen Göteborgs C–Almedal" fram. Handlingen presenterades på ett allmänt samrådsmöte och gick sedan ut på remiss till berörda instanser.

Ett sammanfattande material fanns tillgängligt i samband med utställningen "Infra 2002" på Göteborgs stadsmuseum. Förstudien gick på formell remiss till berörda kommuner, länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen, SJ, Västtrafik med flera. Efter förstudiens färdigställande fanns den tillgänglig på Banverkets hemsida. En CD med förstudien kunde beställas kostnadsfritt från Banverket.

2.3 Järnvägsutredning

Länsstyrelsen beslutade 2003 att projektet Västlänken medför betydande miljöpåverkan. Järnvägsutredningen (2007) genomfördes därför med mer omfattande samråd.

2.3.1 Samråd med allmänheten

Banverket höll fyra informationsmöten där även stadsbyggnadskontoret informerade om sitt arbete med planprogram. Flera intressanta och viktiga frågor ställdes av allmänheten vid mötena. Dessutom ordnades promenader med guide.

Som inbjudan till de olika samrådsaktiviteterna för allmänheten skickade Banverket ut cirka 30 000 informationsbroschyrer till hushåll och vissa företag i staden. Informationsmötena annonserades också i Göteborgs-Posten. Till informationsbroschyren bifogades en enkät som cirka 1500 personer/hushåll svarade på. De flesta var positiva till Västlänken.

I samband med enkäten fanns möjlighet för allmänheten att engagera sig i samrådsgrupper. Detta var en samrådsform som engagerade många från allmänheten var samrådsgrupperna. Grupperna valde själva vilka frågor de ville arbeta med; Västlänkens alternativa sträckningar eller egna nya förslag på sträckningar. Samrådsgruppernas arbete ledde fram till att nya alternativa lösningar har studerats i den fortsatta utredningen. Det innebar också att Banverket fick en klarare bild av vilka frågor allmänheten tycker är särskilt viktiga att belysa.

2.3.2 Samråd med myndigheter

Samråd med olika myndigheter skedde i form av ett utskick där Banverket frågade efter synpunkter inför det fortsatta utredningsarbetet och i några fall i form av särskilda möten. Skriftliga svar kom in från Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Nutek (verket för näringslivsutveckling), Räddningsverket, SGI (Statens Geotekniska Institut), SGU (Sveriges Geologiska Undersökning), SIKa (Statens Institut för Kommunikations Analys) och SSI (Statens Strålskydds Institut).

Järnvägsutredningen bedrevs i samverkan mellan Västra Götalandsregionen, Banverket, Västtrafik, Göteborgs Stad och Göteborgsregionen.

nens kommunalförbund. Dessa samverkanspartners diskuterade aktuella frågor löpande, bland annat i en styrgrupp och en projektgrupp.

Löpande samrådsmöten hölls med länsstyrelsen samt med en samrådsgrupp för säkerhetsfrågor. Särskilda samrådsmöten hölls även med Riksantikvarieämbetet, Vägverket, Boverket samt med olika organisationer.

2.4 Tillåtlighet, beslut och villkor

Regeringen beslutade den 26 juni 2014 att tillåta att Västlänken byggs i Göteborgs Stad. Utbyggnaden ska ske enligt alternativet Haga – Korsvägen via Älvstranden inom den korridor och med de tunnellägen som Trafikverket redovisat i sin ansökan (2012) med uppdateringar. Tillåtligheten är given under sex villkor som redovisas nedan. För övrigt förutsätter regeringen:

- att öppna schakt i känsliga miljöer så långt möjligt begränsas i omfattning och tid,
- att Trafikverket har en mycket hög ambitionsnivå när verket vidtar skyddsåtgärder eller försiktighetsmått mot buller, stömljud och vibrationer från byggverksamheten och järnvägstrafiken. Buller under såväl bygg- som drifttiden bör hanteras inom ramen för Trafikverkets egenkontroll och inom ramen för tillsynen.

Vidare poängterar regeringen vikten av att Trafikverket:

- beaktar övriga hälsoeffekter, barnperspektiv, geotekniska risker med mera,
- samt har en hög ambitionsnivå i den gestaltungs- och utformningen av anläggningen då Västlänken kommer att byggas i känslig miljö.

2.4.1 Villkor

För tillåtligheten ska följande villkor gälla:

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

omhändertagande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägen samt av det byggnadsmaterial som ska användas i projektet. Planen ska redovisas till länsstyrelsen och Göteborgs Stad senast vid den tid – innan byggnadsarbetena påbörjas – som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.

3. Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta en plan som redovisar de åtgärder som ska vidtas för att så långt möjligt begränsa energianvändning samt utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar i samband med byggande och drift av Västlänken. Planen ska även redovisa de åtgärder som ska vidtas för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet inte överskrids. Planen ska hållas aktuell. Planen ska redovisas till länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs Stad senast vid den tid – innan byggnadsarbetena påbörjas – som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.
4. Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, utarbeta riktlinjer för hur projektet ska utformas för att minimera risken för översvämningar. Detta arbete ska bedrivas utifrån en samlad bild av olika scenarier om framtida klimatförändringar och havsnivåhöjningar. Utredningar och bedömningar av erforderliga åtgärder ska ske kontinuerligt under projekteringen och uppdateras med hänsyn till den senaste kunskapen inom området. Tunnelns mynnningar och stationer ska konstrueras så att vatten inte kan tränga in och fylla tunneln vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå.
5. Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta ett kontrollprogram och vidta skyddsåtgärder i den omfattning som krävs för att skydda ytvatten och grundvatten från föroreningar och minimera annan negativ påverkan.
6. Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter och innan järnvägsplan fastställs, utarbeta en plan för säkerheten i Västlänken. Den färdiga anläggningen under mark ska vara dimensionerad och utformad så att självutrymning möjliggörs i händelse av brand eller annan olycka.

3. Samrådsrets

Då projekten har antagits kunna medföra betydande miljöpåverkan har samråd skett med utökad samrådsrets. En viktig del i samrådet har varit kontinuerliga mötesserier. Dessa mötesserier beskrivs i kapitel 5 Kontinuerliga samråd. Projektet har också publicerat skriftliga lägesrapporter (Lägesrapport maj 2013, Lägesrapport november 2013 samt Samrådshandling kompletterande lägesrapport arbets-/servicetunnlar Kungshöjd/Haga och utformning i Almedal juni 2014) vilka skickats på remiss och som gjorts tillgängliga för allmänheten. I samband med lägesrapporterna har ytterligare aktiviteter genomförts vilka beskrivs under särskilda rubriker. Följande instanser har inbegripits i samrådsförfarandet:

3.1 Länsstyrelsen

3.1.1 Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har varit remissinstans för samråden i maj 2013, november 2013 och juni 2014. Kontinuerliga samråd har skett under arbetet med järnvägsplanerna och miljökonsekvensbeskrivningen enligt överenskommet arbetssätt våren 2012. Länsstyrelsen har deltagit i följande mötesserier: Trafikverket-Länsstyrelsen, Referensgruppen, och Samordningsgrupp säkerhet.

3.2 Kommuner

3.2.1 Göteborgs Stad

Göteborgs Stad har varit remissinstans för samråden i maj 2013, november 2013 och juni 2014. Kontinuerliga samråd har skett under arbetet med järnvägsplanerna. Staden har deltagit i följande mötesserier: Koordineringsgruppen, Referensgruppen, Stationsgruppen, Trafikverket-Göteborgs Stad och Trafikverket-Länsstyrelsen.

3.2.2 Mölndals stad

Mölndals stad har varit remissinstans för samråden i november 2013 och juni 2014. Kontinuerliga samråd har skett under arbetet med järnvägsplanerna. Staden har deltagit i mötesserien Referensgruppen.

3.3 Myndigheter och organisationer

3.3.1 Västra Götalandsregionen (VGR)

VGR har varit remissinstans för samråden i maj 2013, november 2013 och juni 2014. VGR har deltagit i följande mötesserier: Referensgruppen och Koordineringsgruppen.

3.3.2 Region Halland

Region Halland har varit remissinstans för samråden i maj 2013, november 2013 och juni 2014.

3.3.3 Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

GR har varit remissinstans för samråden i maj 2013, november 2013 och juni 2014. Kontinuerliga samråd har skett under arbetet med järnvägsplanen. GR har deltagit i mötesserien Referensgruppen.

3.3.4 Boverket

Boverket har varit remissinstans för samrådet i maj 2013. Boverket har inbjudits till samordningsmöten avseende säkerhet men har inte närvarat i detta forum.

3.3.5 Riksantikvarieämbetet (RAÄ)

RAÄ har varit remissinstans för samråden i maj 2013, november 2013 och juni 2014. Riksantikvarieämbetet har deltagit i vissa möten med länsstyrelsen.

3.3.6 Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har varit remissinstans för samråden i maj 2013, november 2013 och juni 2014.

3.3.7 Transportstyrelsen

Trafikverket har skickat in en ansökan om godkännande av delsystem som är reglerade i TSD, fasta installationer till Transportstyrelsen. I samband med att denna skickades in (26 november 2012) hölls ett möte med dem. Transportstyrelsen har deltagit i mötesserien Samordningsgrupp säkerhet.

3.3.8 Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten har varit remissinstans för samrådet i maj 2013.

3.3.9 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB har varit remissinstans för samrådet i maj 2013. MSB har varit kallade till samordningsmöten för säkerhetsfrågor, men har avböjt deltagande.

3.3.10 Socialstyrelsen

Socialstyrelsen har varit remissinstans för samrådet i maj 2013.

3.3.11 Statens Geotekniska Institut (SGI)

SGI har varit remissinstans för samråden i maj 2013, november 2013 och juni 2014.

3.3.12 Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

SGU har varit remissinstans för samråden i maj 2013, november 2013 och juni 2014.

3.3.13 SMHI

SMHI har varit remissinstans för samråden i maj 2013 och november 2013.

3.3.14 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har varit remissinstans för samrådet i maj 2013.

3.3.15 Försvarsmakten

Försvarsmakten har varit remissinstans för samrådet i maj 2013.

3.3.16 Räddningstjänsten i Storgöteborg (RSG)

Räddningstjänsten har varit remissinstans för samråden i maj 2013, november 2013 och juni 2014. Räddningstjänsten deltagit i följande mötesserier: Referensgruppen och Samordningsgrupp säkerhet.

3.3.17 Västtrafik

Västtrafik har varit remissinstans för samråden i maj 2013 och november 2013. Västtrafik har deltagit i följande mötesserier: Koordineringsgruppen, Referensgruppen, Stationsgruppen, Samordningsgrupp säkerhet och Trafikverket-Göteborg Stad.

3.3.18 Hallandstrafiken

Hallandstrafiken har varit remissinstans för samråden i maj 2013 och november 2013.

3.3.19 Branschorganisationen

Tågoperatörerna

Branschorganisationen Tågoperatörerna har varit remissinstans för samråden i maj 2013 och november 2013.

3.3.20 Västsvenska handelskammaren

Västsvenska handelskammaren har varit remissinstans för samråden i maj 2013, november 2013 och juni 2014. Under planarbetet 2012-2014 har handelskammaren haft ett flertal medlemsmöten där Västlänken och Olskroken planskildhet diskuterats och där även projekten aktivt deltagit.

3.3.21 Telia Sonera Skanova

Vattenfall eldistribution har varit remissinstans för samrådet i maj 2013.

3.3.22 Vattenfall eldistribution

Vattenfall eldistribution har varit remissinstans för samrådet i maj 2013.

3.3.23 Naturskyddsföreningar

Naturskyddsföreningarna nationellt och regionalt (Västra Götalands län och Hallands län) har varit remissinstans för samråden i maj 2013, november 2013 och juni 2014.

3.4 Fastighetsägare

3.4.1 Jernhusen AB

Jernhusen har varit remissinstans för samråden i maj 2013 och i november 2013.

3.4.2 Liseberg AB

Liseberg har varit remissinstans för samråden i maj 2013 och i november 2013.

3.4.3 Svenska Mässan AB

Liseberg har varit remissinstans för samråden i maj 2013 och i november 2013.

3.4.4 Telia Sonera NET fastigheter AB

Telia Sonera NET fastigheter har varit remissinstans för samrådet i maj 2013.

3.4.5 Övriga fastighetsägare

Trafikverket har även fört kontinuerliga dialoger med övriga berörda fastighetsägare under arbetet med järnvägsplanerna.

3.4.6 Samrådsaktiviteter

Berörda fastighetsägare har blivit inbjudna till fyra olika samrådsaktiviteter.

I maj 2013 bjöd Trafikverket in samtliga fastighetsägare inom tillåtlighetskorridoren till sammanlagt åtta samrådstillfällen med fokus på olika geografiska områden. Tre av dessa ställdes dock in.

I november 2013 bjöds fastighetsägare in till samråd genom öppet hus i Älvrummet vid tre tillfällen. Denna gång var samrådsgruppen snävare än förra tillfället, snarlik kommunens samrådsgrupp för detaljplanerna "Ändring av detaljplan för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal" och "Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt mm".

Under sommaren 2014 hölls ett kompletterande samråd om anslutningen i Almedal och servicetunnlarnas placering.

I oktober 2014 bjöd Trafikverket in samtliga fastighetsägare och rättighetsinnehavare enligt järnvägsplanernas fastighetsförteckning till sex samrådsmöten med fokus på olika geografiska områden. Två av dessa ställdes dock in.

3.5 Allmänheten

3.5.1 Samrådsmöjligheter

Allmänheten har haft flera olika möjligheter att komma in med synpunkter. I maj/juni 2013 presenterades Västlänken i en utställning i Nordstan under en vecka där personer som arbetade med projektet svarade på frågor från allmänheten. Utställningsmaterialet beskrev Västlänken och hur Trafikverket arbetade med hur järnvägsanläggningen skulle kunna placeras och utformas, inte minst stationernas lägen.

I november/december 2013 presenterades projekten i Älvrummet. Fokus denna gång var hur Västlänken skulle kunna byggas.

I juni 2014 var projekten åter på plats en vecka i Nordstan. Man presenterade den i stort sett färdigutredda järnvägsanläggningen i det här planskedet men även tidigare planeringsprocess och vad som sker härnäst i Västlänken.

Projekten har haft var sin webbsida där det har varit möjligt att hämta information och ställa frågor.

I samband med framtagandet av barnkonsekvensanalysen (BKA) besöktes skolor i Västlänkens närhet för att få in synpunkter från barn



FIGUR 3.1. Utställningen i Nordstan maj 2013.

och ungdomar. Bland annat frågade Trafikverket hur olika platser används och hur de uppfattas av barnen. I utställningen i Nordstan maj/juni 2013 fanns även en särskild rithörna där barn kunde uttrycka sina synpunkter.

3.5.2 Nordstan och Älvrummet

För att nå ut till allmänheten beslöt Trafikverket att använda sig av en publik yta i Göteborg för att samråda. Valet föll på Nordstan, ett väletablerat och centralt köpcentrum. Utställningsytan var stor och kunde placeras så att allmänheten på ett spontant sätt kunde besöka utställningen. Bedömningen var att Trafikverket kunde nå flest människor på detta sätt.

När det gäller valet av Älvrummet är detta Göteborgs Stads permanenta utställningsplats.

En genomgående tanke med upplägget har varit att skapa möjlighet till dialog mellan Trafikverket och de som berörs av projekten. Trafikverket har velat ge möjlighet till ett bra samtalssklimat, både för att intresserade skulle kunna få svar på sina enskilda frågor samt för att Trafikverket skulle kunna få in så mycket tankar och nyttig information som möjligt. Genom att mobilisera Trafikverkets hela projektgrupp och ta hjälp av Göteborgs Stad som funnits representerade vid alla publika tillfällen, var förhoppningen att kunna möta allmänheten på ett så bra sätt som möjligt.

3.5.3 Annonsering

Kungörelser har gjorts i Göteborgs-Posten, den tidning med tillräcklig täckning i upptagningsområdet enligt lagkrav samt i post- och inrikes-tidningar.

Annonsering gjordes i Göteborgs-Posten, som är den dominerande dagstidningen i Göteborg. Därtill har annonsering gjorts i Metro i egenskap av gratistidning med en målgrupp som till stor del består av kollektivtrafikresenärer.

Vid första tillfället annonserade Trafikverket även i den områdesspecifika gratistidningen Tidningen Centrum för att utvärdera den kanalen.

Inför informationsutställningen i Nordstan i juni 2014 annonserade Trafikverket även i övriga områdeseditioner: Väster, Sydväst, Nordost och Hisingen.

Utöver tidningar i Göteborg har annonser funnits i lokaltidningar runt om i regionen. Utgångspunkten var att annonsera längs de pendelstråk som leder till och från Göteborg. Då många av de lokala tidningarna samarbetar gällande annon-

sering har det i flera fall varit mer ekonomiskt fördelaktigt att välja större annonspaket framför enskilda tidningar. Detta är anledningen till att den regionala annonseringen inte omfattar alla tidningar i regionen, men kan framstå som mer omfattande i vissa områden.

Information om respektive tillfälle har även funnits på Trafikverkets webbsidor för de båda projekten.



Inbjudan till samråd

Västlänken, Göteborgs Stad

Trafikverket arbetar med en järnvägsplan för Västlänken, en cirka åtta kilometer lång ny järnvägsförbindelse genom centrala Göteborg.

Vi har sedan tidigare ett visst utrymme inom vilket Västlänken ska byggas. Nu håller vi på att utreda och analysera hur vi på bästa sätt kan placera järnvägen och stationerna inom denna korridor.

Den planerade verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken och därför samråder nu Trafikverket med den allmänhet och de organisationer som antas bli berörda.

Träffa oss i Nordstan: Den 28 maj till den 1 juni finns vi på plats i Nordstan i Göteborg. Kom och träffa oss där!

Handling: Som underlag till samrådet har vi tagit fram en skriftlig lägesrapport där vi berättar om det arbete vi har gjort och redovisar de förslag vi tittar på. Ta del av samrådshandlingen på www.trafikverket.se/vastlanken.

Synpunkter: Vi vill ha dina synpunkter senast den 28 juni 2013, antingen via www.trafikverket.se/vastlanken eller per post till Trafikverket Ärendemottagningen, Västlänken, Box 810, 781 28 Borlänge. Ange ärendenummer TRV 2013/25920.

Mer information: Trafikverket Kundtjänst 0771-921 921

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samlade transportsystemet.

En investering för framtiden



EUROPEISKA
UNIONEN
Trans-europeiska
transportnätet
(TEN-T)

www.trafikverket.se

FIGUR 3.2. Kungörelseannonser Göteborgs-Posten maj 2013.

4. Samrådsaktiviteter kring järnvägsplanerna

I takt med att projekteringen fortlöpt har lösningarna stämts av i ett antal samrådsaktiviteter. De tidiga samråden riktade sig brett och beskrev de överväganden som gjordes i projekt Västlänken avseende anläggningens utformning. För Olskroken planskildhet lämnades då endast en kort lägesrapport om att projektet var utpekat i diskussionerna om ny transportplan 2014-2025.

Nästa tillfälle med aktiviteter fokuserade på byggskedet. Slutligen genomfördes ett samråd som innebar en komplettering avseende arbets-/service-tunnlar Kungshöjd/Haga och utformning i Almedal.

4.1 Lägesrapport maj 2013

Inför samrådsaktiviteterna i maj 2013 tog Trafikverket fram en samrådshandling: Lägesrapport maj 2013. Denna utgjorde underlag för dialogmöten med fastighetsägare, samrådsutställning och remissförfarande.

I lägesrapporten redogörs för syftet med Västlänken, dess roll i regionens tillväxt och vad Västlänken betyder för stadens utveckling. Den valda linjesträckningen och de tre stationslägena visas på kartor och man beskriver vilka sträckor som kommer att gå i bergtunnel respektive betongtunnel. Översiktligt diskuteras hur spårdragningen anpassats inom korridoren för att ta största möjliga hänsyn till kulturvärden och undvika påverkan på byggnader och verksamheter. Även valda inriktningar av tunnelsystemet tas upp såsom trymningsvägar, parallelltunnel, fyrspårsstationer och möjlighet till plattformsavskiljande väggar.

Den tänkta utformningen av stationerna under mark, så långt som man kommit i det arbetet, är presenterad och visualiserad i beskrivande texter, schematiska bilder, volymstudier, illustrationer och ortofoton. Här beskrivs även hur man arbetar med risk- och säkerhetstänkande i händelse av en olycka.

Av handlingen framgår att anläggandet innebär en rad byggnadstekniska utmaningar, såsom passager av befintliga konstruktioner, transporter av schaktmassor och tillgänglighet för alla trafikantslag. Det kommer även att krävas skyddsåtgärder för att begränsa störningarna under byggtiden. I lägesrapporten presenteras hur Trafikverket planerar att lösa dessa utmaningar. Samrådshandlingen avslutas med en kort beskrivning av hur arbetet med projektet kommer att fortlöpa framöver.

4.2 Dialogmöten fastighetsägare maj 2013

Med lägesrapporten som underlag bjöd, Trafikverket in samtliga fastighetsägare inom tillåtlighetskorridoren, cirka 350 personer, till sammanlagt åtta samrådstillfällen med fokus på olika geografiska områden. Det var tyvärr dålig uppslutning vilket resulterade i att antalet möten minskades till fem stycken och det kom max tio personer på varje möte.

Trafikverket informerade om Västlänkens framdrift och hur man påbörjat arbetet med att placera och utforma Västlänken inom korridoren. Man informerade även om den formella planprocessen samt hur tankarna gick inför det fortsatta arbetet.

Frågeställningarna från de närvarande handlade främst om hur byggskedet kommer att påverka berörda fastighetsägare; störningar i form av buller och vibrationer, minskad tillgänglighet samt under hur lång tid byggnationen kommer att pågå. Frågor om framtida möjligheter för bergvärme och placering av arbetstunnlar kom också upp.



FIGUR 4.1. Lägesrapport maj 2013.



FIGUR 4.2. Inbjudan till samrådsmöten med fastighetsägare.

4.3 Samrådsutställning Nordstan maj-juni 2013

Tisdagen den 28 till lördagen den 1 juni 2013 genomfördes ett samråd genom en utställning för Västlänken i Nordstans köpcentrum i Göteborg. Totalt utgjordes utställningsytan av cirka 400 kvadratmeter och var bemannad mellan klockan 10 och 19 tisdag-fredag och mellan klockan 10 och 17 på lördagen. För att erbjuda en så bred representation som möjligt och ge besökarna svar på många olika typer av frågor, medverkade många medarbetare i Trafikverkets beställarorganisation för Västlänken. Även representanter från Göteborgs Stad och parterna i Västsvenska paketet deltog.

Målgruppen var främst allmänheten, men även fastighetsägare bjöds in. Annonser publicerades i Göteborgs-Posten, direktpress lokala utgåvor i centrala Göteborg liksom i lokala tidningar längs Göteborgsregionens pendeltågslinjer. Därtill kungjordes samrådet i Göteborgs-Posten samt i post- och inrikestidningar. Information



fanns både på Västlänkens egen webbsida www.trafikverket.se/vastlanken, på första sidan www.trafikverket.se samt under den för Västra Götalands län gemensamma sidan "I ditt län".

Informationen om projektet visades på traditionella informationsväggar samt i en film om Västlänken. Besökarna kunde även med hjälp av en handkontroll själva navigera i den digitala modell som används i projekteringsarbetet.

Den lägesrapport som tagits fram som samrådshandling fanns tillgänglig att läsa i och även att ta med hem. Även en sammanfattande broschyr "Västlänken" tillhandahölls vid utställningen.

För att samla in besökarnas åsikter om Västlänken användes särskilda vykort med frågeställningar som uppmanade besökarna till att lämna synpunkter. Dessa yttranden diariefördes senare av Trafikverket, som även skickade skriftliga svar till de som ställt frågor. En sammanfattning av yttrandena återfinns i denna samrådsredogörelse i avsnittet 4.4.5.

Många av besökarna var insatta och pålästa,

men även en hel del som inte hade lika stora förkunskaper nåddes genom utställningen. En del hade tagit del av det som rapporterats i media om Västlänken. De flesta hade frågor på övergripande nivå och Trafikverket upplevde att dessa besökare verkade nöjda med den kontakt och de svar de fick.

Merparten av besökarna verkade vara allmänt intresserade och nyfikna och ville veta mer om projektet. Det fanns även en del besökare som inte såg nyttan med Västlänken överhuvudtaget, men Trafikverket upplevde att merparten av besökarna var positivt inställda till Västlänken.

Trafikverket fick möjlighet att reda ut allmänna frågetecken, som till exempel vilken typ av tåg som kommer att trafikera Västlänken. Oro över svårigheten att bygga i den berömda göteborgsleran uttrycktes av en del besökare. Placeringen av stationen vid Haga gav också upphov till en del frågor. Det framkom även frågor inför byggskedet, både vad gällde skyltning och information och oro inför att staden eller vissa områden kan komma att "grävas upp" under en lång tid.

4.4 Remissomgång maj 2013

I detta avsnitt redovisas yttranden för varje remissinstans med Trafikverkets svar och kommentarer av sakfrågorna. Kommentarer redovisas med röd färgkod för remissomgången som ägde rum i maj 2013.

4.4.1 Länsstyrelsen

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen lämnade sitt yttrande i ett brev den 28 juni 2013.

Synpunkterna avser frågor och kommentarer dels på projekten som helhet, dels inom de olika fackområden som länsstyrelsen ansvarar för.

Nationellt och regionalt perspektiv

Länsstyrelsen anser att det är angeläget att komma fram till en långsiktig lösning även för det övergripande spårsystemet.

Länsstyrelsen menar att ändpunkterna i Olskroken och Almedal ska utredas vidare och efterfrågar en fördjupad bedömning av plan- eller planskilda korsningar i Olskroken. De uppfattar vidare att möjligheterna till tänkta anslutningar i Möln-



FIGUR 4.3. Utställningen i Nordstan maj 2013.

dalsåns dalgång inte har klarlagts. En djupare analys av hur Västlänken ansluter norrut till Bohusbanan och söderut till Västkustbanan behövs även.

Länsstyrelsen efterfrågar ytterligare underlag till bedömningen av samhällsnyttan och en analys av trafikering och spårkapacitet på kort och lång sikt.

Länsstyrelsen vill belysa vikten av samordning av alla projekt i närområdet som planeras att bli utförda under samma tidsperiod. Vid bedömning av konsekvenser behöver en sammantagen påverkan till följd av alla planerade projekt beaktas och kumulativa effekter beskrivas, liksom vilka skyddsåtgärder som man avser att vidta.

Förändringar av grundvattenförhållandena måste beskrivas samt konsekvenser och vilka skyddsåtgärder som planeras.

Vidare önskar länsstyrelsen en beskrivning av hur utryckningsfordon bedöms påverkas av alla trafikomläggningar och byggarbetsplatser.

En helhetsbild av den stadsomvandling som förväntas ske till följd av genomförandet av samtliga infrastrukturprojekt behöver också översiktligt beskrivas.

Länsstyrelsen vill framhålla vikten av att stadsmiljön även under byggtiden upplevs som behaglig och lättorienterad.



FIGUR 4.4. Utställningen i Nordstan maj 2013, rithörna.



FIGUR 4.5. Utställningen i Nordstan maj 2013, samtal.

Trafikverkets kommentarer

I det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna har lösningarna för Olskroken planskildhet och anslutningarna i Almedal utvecklats. Ett kompletterande samråd om detta hölls våren 2014, se avsnitt Lägesrapport juni 2014.

I Nationell plan 2014-2025 finns Olskroken med som eget projekt, Olskroken planskildhet. Här kommer Västlänken att anslutas planskilt tillsammans med andra åtgärder för ökad kapacitet. Även blivande dubbelspår Göteborg-Borås finns med i planen. Hur anslutningen utformas från Västkustbanan kommer att studeras i detta projekt. Västlänkens koppling till befintlig Kust till kustbana och Västkustbanan kan ske planskilt i Almedal.

När det gäller framtida anslutning från Västlänken norrut mot Bohusbanan omöjliggör föreslagen lösning inte detta.

Järnvägsplanen för Västlänken innehåller utrymme för en fyrspårlösning även för Haga och Korsvägen. Pågående kapacitetsstudier kommer att visa om utbyggnad blir aktuell. Däremot pågår inga studier om sex spår för Station Centralen.

De frågor som rör byggskedet har hanterats i ett särskilt samråd hösten 2013, se avsnitt Lägesrapport november 2013.

I MKB:n görs en sammanställning av de projekt som kommer att helt eller delvis bedrivas samtidigt som Olskroken planskildhet och Västlänken. Kumulativa effekter beskrivs för varje ämnesområde. För grundvattenförhållanden sker en särskild redovisning i ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken kapitel 11. Samråd om vattenverksamhet redovisas i en särskild handling.

Beträffande projektens masshantering har Trafikverket ett samarbete med Göteborgs Stad och andra kommuner för att hitta lämpliga användningsområden och avsättning för överskottsmassor. Flera tänkbara alternativ för masshantering har redovisats som diskussionsunderlag.

Samordning av alla projekt i närområdet sker inom ramen för Västsvenska paketets organisation.

Riksintresse för kulturmiljövård

Länsstyrelsen betonar vikten av att Trafikverket i sin planering av Västlänken kompenserar för de kulturvärden som skadas eller förloras.

Länsstyrelsen vill betona att exakt läge för bastioner och kurtinmur fortfarande är osäkert och fornlämningens omfattning och komplexitet innanför befästningen är okänd. Länsstyrelsen vidhåller nödvändigheten i att förundersökningarna ska genomföras omgående.

I vidare planarbete krävs närmare studier av hur föreslagen tunnel kommer att inverka på upplevelsevärde och påverka möjligheten att besöka Gullberget vid skansen Lejonet.

Det nya stationsläget har en direkt negativ påverkan på fornlämningar och trädalléer vid Haga kyrkoplan, men kan även indirekt komma att bidra till en stadsomvandling vars konsekvenser för kulturmiljön inte berörs av samrådshandlingen och därmed behöver beskrivas översiktligt.

Länsstyrelsen efterfrågar en analys av hur kulturmiljövärdena längs sträckningen kan komma att påverkas under byggskedet.

Trafikverkets kommentarer

Inför arbetet med järnvägsplanen och ansökan om tillåtlighet breddades korridoren för att få större handlingsfrihet med att placera tunneln, bland annat för att kunna ta större hänsyn till de underjordiska befästningsverken. Trafikverket redovisade samtidigt i sin ansökan om tillåtlighet, att projekten inte kan genomföras utan att det uppstår skador på befästningsverken. Regeringens tillåtlighetsbeslut har därför ett villkor som handlar om att minimera påverkan på kulturmiljön.

I samråd med länsstyrelsen har förundersökningsarbeten gjorts på sju platser för att få ett underlag som gör det möjligt att anpassa järnvägstunnelns sträckning så att skadan blir liten. En osäkerhet finns eftersom den komplicerade stads- och trafikmiljön begränsar möjligheterna att skaffa fullständig kunskap om befästningsverkens exakta läge. Trafikverkets bedömning är att den lokalisering inom korridoren som nu redovisas i järnvägsplanen ger de minsta inträngen i befästningsverken.

Även slopandet av en parallell service- och räddningstunnel mellan skansen Lejonet och Haga har bidragit till att påverkan på kulturmiljön nu kan begränsas.

I det fortsatta arbetet och under byggtiden förbättras möjligheterna att genomföra arkeologiska undersökningar, eftersom områden kan stängas av och det finns en maskinpark att tillgå. Trafikverket kom-

mer att i fortsatt samråd med länsstyrelsen och Göteborgs Stad planera undersökningsarbetet så att befästningsverken inte onödigtvis skadas och så att fornminnet kan dokumenteras.

Trafikverket har även arbetat med att ta fram ett handlingsprogram för tillvaratagande av kulturmiljön. Programmet är tänkt att fungera som stöd när det gäller hanteringen av kulturmiljöfrågor och för att säkerställa en arbetsprocess där de kartlagda kulturmiljövärdena tas tillvara under projektens gång från planering, genom byggskedet fram till driftstart. Den övergripande målsättningen är att förebygga skador och minimera påverkan på värdefulla kulturmiljöer och riksintresset för kulturmiljövården.

Flera sträckningar förbi eller under Gullberget har prövats. Lösningen har valts för att ge liten påverkan på upplevelsevärde och också medge att området utvecklas enligt Göteborgs Stads planer.

De frågor som rör byggskedet har hanterats i ett särskilt samråd hösten 2013, se avsnitt Lägesrapport november 2013.

Riksintresse för kommunikation

Påverkan på riksintressena E6, E20, E45 och väg 40 samt järnvägsanläggning under byggtiden behöver beskrivas och hanteras. Därutöver behöver hanteringen av kombiterminalen vid Gullbergsvass ske på ett sådant sätt att påtaglig skada på riksintresset för kommunikation inte uppstår.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket avser att planera arbetena så att verksamheten på kombiterminalen kan fortgå under hela byggtiden.

Om inte kombiterminalen är flyttad före byggstart kommer provisoriska lösningar ordnas så att verksamheten kan fortgå under byggtiden. Efter byggtiden kan kombiterminalen vara kvar.

Påverkan på övriga riksintressen för kommunikation hanteras av Trafikverket i enlighet med Trafikverkets ordinarie process. I denna process ingår också koordinering med Göteborgs Stad, Västsvenska paketets organisation och angränsande projekt som Olskroken planskildhet och Göteborg-Borås.

Yt- och grundvatten

Länsstyrelsen anser att beskrivningen av påverkan på yt- och grundvatten behöver utvecklas och fördjupas.

Utifrån ett vattenperspektiv behöver både direkta och indirekta konsekvenser av arbetena beskrivas. Åtgärdernas påverkan på fisk och fiskvandring måste belysas.

Vidare behöver påverkan på miljö kvalitetsnormerna beskrivas. Därutöver behövs en beskrivning av hur åtgärderna ska genomföras. Hantering och påverkan av länshållnings- och dräneringsvatten måste studeras vidare.

Länsstyrelsen anser att påverkansområdet för grundvattensänkningen måste definieras och beräknat inläckage redovisas. Vidare ska hantering av inläckande grundvatten, behov av infiltration och tätning klargöras. Hur hantering av passager med mer vattengenomsläppliga zoner ska ske, behöver också beskrivas. Nödvändigt är också en beskrivning av Västlänkens påverkan på befintliga undermarksanläggningar, liksom hur dessa påverkar Västlänken. Ansvarsförhållandena mellan de som äger undermarksanläggningarna bör redas ut. Därutöver behöver risker för sättningar, skred samt konsekvenser vid höjda yt- och grundvattennivåer belysas ytterligare.

För att kunna beskriva dagens yt- och grundvattenförhållanden och bedöma konsekvenserna av projekten anser länsstyrelsen att ett kontrollprogram före, under och efter byggskedet är nödvändigt.

Trafikverkets kommentarer

Projektens påverkan på yt- och grundvatten har utvecklats och fördjupats i arbetet med MKB:n och dess underlagsrapporter. Ett påverkansområde har definierats och anläggningen projekterats så att den inte utgör ett hot mot vare sig grundvattennivåer eller vattenkvaliteter. Villkor för läckage i tunnarna kommer att föreslås inför förhandlingar i mark- och miljödomstolen.

För byggskedet kommer det att finnas ett kontrollprogram för att förhindra uppkomst av skador på byggnader eller skyddsvärd naturmiljö.

Trafikverket ansvarar för tunnelanläggningarna och i järnvägsplanen fastställs en skyddszon kring dessa för att undvika framtida skador.

Anläggningarna projekteras med utgångspunkt från SMHI:s prognoser om framtida vattenstånd år 2050 och år 2100 och med möjlighet att höja trösklarna.

Naturmiljö

Försiktighetsmått måste vidtas för att undvika skadlig påverkan på Mölndalsån och beståndet av knölnate.

Länsstyrelsen anser att byggnadssätt för att minska intrånget i värdefulla parkmiljöer ska eftersträvas. Frågan om hur ersättning eller kompensation för förlust av äldre värdefulla träd kan utföras bör studeras närmare.

Trafikverkets kommentarer

Frågorna om naturmiljö som även finns i regeringens tillåtighetsbeslut är belysta i den godkända MKB:n.

Byggandet av Västlänken innebär att delar av Kungsparken och Haga kyrkoplan grävs upp. Träd kommer att återplanteras.

För vissa skyddade arter, knölnate i Mölndalsån och sällsynta lavar, undersöks möjligheten att flytta dessa.

Omgivningspåverkan och masshantering

Länsstyrelsen anser att beskrivningen av de viktigaste miljöfrågorna under byggskedet görs på en för övergripande nivå.

Vidare är det centralt att en masshanteringsplan tas fram.

Trafikverkets kommentarer

En masshanteringsplan ingår som ett villkor i regeringens beslut om tillåtighet för Olskroken planskildhet och Västlänken och detta arbete, som också omfattar andra trafikverksprojekt i Göteborgsområdet, har påbörjats. Trafikverket har inlett ett samarbete med Göteborgs Stad och andra kommuner för att hitta lämpliga användningsområden och avsättning för överskottsmassor. Flera tänkbara alternativ för masshantering har redovisats som diskussionsunderlag.

De frågor som rör byggskedet har hanterats i ett särskilt samråd hösten 2013, se avsnitt Lägesrapport november 2013.

Utrymning och översvämningsrisk

Länsstyrelsen anser att det är ottydligt om huvudinriktningen för utrymning är tunnel eller schakt, vilket behöver förtydligas.

Vidare behöver beskrivningen om hur Västlänken utformas för att minska risken för framtida översvämningar utvecklas.

Trafikverkets kommentarer

Utformningen av säkerhetskonceptet har skett i nära samarbete med länsstyrelsen och räddningstjänsten. Konceptet innebär att serviceschakt anordnas vid betongtunnlarna som ligger nära ytan och med service-tunnel i berganläggningen.

Anläggningarna projekteras med utgångspunkt från SMHI:s prognoser om framtida vattenstånd år 2050 och år 2100 och med möjlighet att höja trösklarna.

Utgångspunkten är att Västlänken under dess tekniska livslängd inte ska kunna översvämmas vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå. Den tekniska livslängden sträcker sig mer än 100 år framåt. Tunnelmynningar, entréer och andra öppningar ska säkras för översvämningar. Dimensionerande vattennivåer för denna översvämningssäkring har bestämts utifrån analyser av scenarier över framtida klimatpåverkan på havsnivåer, flöden i vattendrag och extrem nederbörd.

Översvämningsfrågan finns även med som ett villkor i regeringens tillåtlighetsbeslut.

Byggskede

Följdeffekter av masshantering, nyttjande av kajer samt tillfälliga konstruktioner under byggskedet, behöver konsekvensbeskrivas. Därutöver behöver konsekvenserna för näringslivet, under byggskedet, beskrivas.

Trafikverkets kommentarer

De frågor som rör byggskedet har hanterats i ett särskilt samråd hösten 2013, se avsnitt Lägesrapport november 2013.

Samråd har skett med berörda fastighetsägare med utgångspunkten att fastigheter ska vara tillgängliga under byggtiden. Särskild hänsyn tas till verksamheter som är känsliga för buller och vibrationer, till exempel i kvarteret Artisten.

Social hållbarhet

Länsstyrelsen efterfrågar en beskrivning av det sociala hållbarhetsperspektivet i kommande planarbete.

Trafikverkets kommentarer

En social konsekvensbeskrivning ingår som underlag till järnvägsplanen.

Planprocessen, MKB och egenkontroll

Länsstyrelsen önskar att avsnittet som beskriver vad som ska hända härnäst, utvecklas. Trafikverket bör även beskriva hur planprocessen bedrivs.

Beskrivningen av vad en MKB är bör också förtydligas.

Trafikverket bör även redovisa att miljöanpassning och miljöåtgärder regelbundet följs upp inom ramen av Trafikverkets egenkontroll.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket har beskrivit planprocessen i en planläggningsbeskrivning som finns på projektens hemsidor.

Informationen har utvecklats i de påföljande lägesrapporterna. De kontrollprogram som kommer att upprättas redovisas i beskrivningen till järnvägsplanen.

Val av alternativ vid Station Centralen

Länsstyrelsen anser att innan djupläget för stationen vid centralen fastställs, behöver mer underlag tas fram. Av samrådshandlingen framgår endast ett perspektiv på frågan; stadsbildsperspektivet.

Trafikverkets kommentarer

Val av djupläge har utretts inom ramen för projekteringsarbetet där olika lägen prövats såväl i höjd- som sidled. Viktiga parametrar har varit möjligheten att undvika påverkan på befästningsverken, stadsbild, tillgänglighet till stationen, kostnader och byggt teknik samt påverkan på omgivande byggnader under byggtiden. Besluten har tagits i dialog med Göteborgs Stad och berörda fastighetsägare.

4.4.2 Kommuner

Göteborgs Stad

Fyra spår vid stationerna

Göteborgs Stad är tveksam till att det bara avses byggas två spår vid station Haga och Korsvägen. Staden förutsätter att Trafikverket förbereder Hagas och Korsvägens stationer för fyra spår så att dessa kan byggas ut i efterhand.

Trafikverkets kommentarer

Järnvägsplanen innehåller utrymme för fyra spår vid samtliga stationer. Frågan kommer bland annat att avgöras i pågående kapacitetsstudier.

Just nu finns finansiering för fyra spår vid Station Centralen medan det är två spår vid stationerna Haga och Korsvägen med vissa förberedelser för utbyggnad till fyra spår.

Staden ovan Västlänken

Göteborgs Stad anser att det inte i tillräckligt stor utsträckning utretts vilka begränsningar Västlänken kommer att innebära för bygghänsyn i anslutning till Västlänken i framtiden. Kravet är att markytorna ovan Västlänken blir bygghänsyn. I stationsläget vid Haga ska möjligheten finnas att använda delar av ytan ovan Västlänken för en "100-års park".

Från järnvägstunneln kommer ett antal schakt för ventilation, service och luftintag att sticka upp. Utformning, samordning schakten emellan och konstnärlig utsmyckning är viktigt att arbeta med. Om det finns risk för oönskade emissioner vid schakten är det angeläget att dessa inte finns på platser där barn vistas.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket har belyst frågan om bygghänsyn ovan och vid tunneln, där denna ligger i jord/lera. Kostnadsökningar för bebyggelsens grundläggning ligger på maximalt det dubbla jämfört med normal grundläggning.

Schakt med mera som bryter markytan

Från järnvägstunneln kommer ett antal schakt för ventilation, service och luftintag ledas upp till det fria. Placering av dessa schakt måste studeras noggrant ur ett gestaltungs-perspektiv så att dessa kan bli positiva tillskott i stadsmiljön. Schakten bör samlas ihop och integreras i bebyggelsen. Det är viktigt att schakten inte inkräktar på de begränsade ytor i centrala staden som idag är avsedda för lek och utevistelse eller som informellt fungerar för dessa ändamål. Vid sidan av de tekniska kraven är utformning, samordning schakten emellan och konstnärlig utsmyckning viktigt att arbeta med. Detta bör ske i samarbete med staden i anslutning till arbetet med detaljplanerna.

Om det finns risk för oönskade emissioner vid schakten är det angeläget att dessa inte finns på platser där barn vistas, det vill säga i grönområden, parker, bostadsmiljöer, lekplatser, förskolor, skolor och anläggningar för fysisk aktivitet av olika slag.

Trafikverkets kommentarer

Placeringen av tunnelns anläggningar på markytan har arbetats fram i nära samarbete med Göteborgs Stad. I järnvägsplanens beskrivning redovisas de överväganden som gjorts kring placeringen av dessa.

Skansen Lejonet

Vid en omgestaltning av Gullberget ska största hänsyn tas till skansen Lejonets höga kulturhistoriska värden. Miljön på Gullberget vinner på överdäckning av tråget där det ansluter mot berget.

Vid tunnelns mynnningar är det viktigt att hänsyn tas till befintliga stråk för gång och cykel, men även för bil och kollektivtrafik. Om inte överdäckning sker är det angeläget att överbygga barriäreffekten.

Trafikverkets kommentarer

Tunnelns passage under skansen Lejonet och överdäckning i området har arbetats fram i nära samarbete med Göteborgs Stad.

Stråk för gång-, cykel- och kollektivtrafik

Vid påslagen (tunnelns mynningar) är det viktigt att hänsyn tas till befintliga stråk för gång och cykel, men även för bil och kollektivtrafik. Det är prioriterat att framförallt gående, cyklister och kollektivtrafik ges gena vägar även i framtiden. Om inte överdäckning sker är det angeläget att överbrygga barriäreffekten genom att säkerställa flera passager både över och under Västlänken så att kontakten mellan staden och älven inte försämras.

Trafikverkets kommentarer

Tunnelns påslag öster om skansen Lejonet och vid Almedal har fortsatt arbetats fram i nära samarbete med Göteborgs Stad. I vald utformning läggs en gång- och cykelväg ovanför tunnelmynningen i Gullberget.

Järnvägsspår till postterminalen

I samrådshandlingen framgår inte hur järnvägsspåret till postterminalen ska lösas. Göteborgs Stad förutsätter att detta sker på ett sådant sätt att stadens planerade utveckling i Gullbergsvass inte förhindras.

Trafikverkets kommentarer

Ny spåranslutning till postterminalen har fortsatt arbetats fram i nära samarbete med Postnord och Göteborgs Stad. Befintligt anslutningsspår runt Gullberget tas bort och tågtrafiken till postterminalen kommer att växlas in via Göteborgs central.

Kopplingen österut i Olskroken

Göteborgs Stad är angelägen om att i samverkan med Trafikverket delta i den fortsatta planeringen av Västlänkens anslutning till befintligt järnvägssystem, eftersom de ser potentiella samordningsvinster för en flytt av Sävenäs pendeltågstation till ett läge närmare Gamlestaden.

Trafikverkets kommentarer

I förslaget till järnvägsplan för Olskroken planskildhet ingår inte en flytt av pendeltågsstationen vid Sävenäs. Den föreslagna utformningen omöjliggör dock inte en framtida ny station närmare Gamlestaden.

Station Centralen

Det grunda läget som Trafikverket föreslår avstyrks av staden. Göteborgs Stad förordar ett mellandjupt läge för att bland annat möjliggöra fler uppgångar och en större flexibilitet i hur staden kan byggas på markytan. Med en station i det mellandjupa läget möjliggörs även en ledningsförläggning som ur drift- och arbetsmiljöaspekt är acceptabel.

Trafikverkets kommentarer

Det grunda läget är inte längre aktuellt. Järnvägsplanerna innehåller det mellandjupa läget vid station Centralen. En höjning av markytan vid Kanaltorget ser ut att kunna undvikas.

Station Haga

Placeringen av Station Haga stämmer väl överens med stadens planering av området. I det fortsatta arbetet med att placera uppgångarna är det viktigt att dessa anpassas till natur-, kultur- och sociala värden. Då en knutpunkt vid Alléstråket riskerar att förstärka befintlig trafikbarriär negativt, anser Göteborgs Stad att lokalisering och utformning av denna studeras noga.

När det gäller de gamla träden i Kungsparken och Allén, önskar staden bevara dessa så långt som är möjligt. Det är också viktigt att träden skyddas från förändring av grundvatten och kompaktering.

Trafikverket bör pröva om kompensationsåtgärder för Haga kyrkoplan kan göras, både under byggtiden och efteråt.

Trafikverkets kommentarer

Särskilda provningar kommer att göras för att se om träd kan flyttas tillfälligt för att sedan återplanteras.

Station Korsvägen

Ett djupt läge förordas för att möjliggöra en funktionell trafikal bytes- och mötespunkt. Med ett djupare läge möjliggörs ett mellanliggande trafikplan. Trafikplanen bör möjliggöra angöring och parkering för evenemangsbussar och turistbussar. Finansieringen av ett djupt läge måste diskuteras i särskild ordning, anser staden.

Staden har fört diskussioner med Trafikverket om att studera om det är möjligt att uppnå ovan nämnda funktion även i det grundare läget. Göteborgs Stad anser att det är positivt om olika lösningar kan presenteras.

Beroende på vilket djup stationen placeras på, finns risk att Västlänkens spår kolliderar med befintlig berganläggning. Göteborgs Stad anser att det är viktigt att utreda huruvida en sådan kollision med bergtunneln uppstår eller ej.

Trafikverkets kommentarer

Flera förslag i plan och profil har studerats under planprocessen i nära samarbete med Göteborgs Stad. Järnvägsplanens förslag innehåller det mellandjupa läget som möjliggör stadens eventuella biltunnel. Beträffande berganläggningar har Västlänken placerats så att konflikt undviks. Under den fortsatta projekteringen kommer det att klargöras om berganläggningarna behöver förstärkas innan byggnationen av Västlänken påbörjas. Ledningsomläggningar för Korsvägen har utformats i samråd med ledningsägarna. Stationens djup möjliggör att ledningarna passerar ovan stationen.

Sträckning under Liseberg

Göteborgs Stad förordar alternativet med tunneldragning under Liseberg. Liseberg önskar att Trafikverket, med god framförhållning tillsammans med Liseberg, planerar och utformar de ingrepp som är nödvändiga, samt värderar de ekonomiska konsekvenserna.

Trafikverkets kommentarer

Diskussioner pågår med Liseberg om hur tunnelns påverkan på verksamheten ska minimeras och hanteras under byggtiden. Sträckningen genom nöjesparken har justerats efter Lisebergs önskemål för att undvika att påverka Stora scenen och Rondo, vilka bedöms viktiga av Liseberg. Huruvida befintliga byggnader ska byggas upp igen eller ersättas med nya diskuteras med Liseberg. Liseberg har framfört önskemål om att Lisebergshallen och Huvudrestaurangen inte ska återuppbyggas. De kulturhistoriskt intressanta tornbyggnaderna från världsutställningen planeras att återuppföras.

Kopplingen söderut i Almedal

Att ta mark i anspråk för vändning av pendeltåg vid Almedal är olämpligt anser Göteborgs Stad. Göteborgs Stad håller tillsammans med Mölndals stad på att ta fram en fördjupning av översiktsplanen över Mölndalsåns dalgång för att visa hur området kan utvecklas. Göteborgs Stad vill öppna en diskussion om var det är lämpligast att tåg vänder.

Trafikverkets kommentarer

Blivande dubbelspår Göteborg-Borås finns med i Nationell plan för infrastruktur 2014-2025. Hur anslutningen utformas från Västkustbanan kommer att studeras i detta projekt och med sedvanligt samråd. Västlänkens koppling till befintlig Kust till kustbana och Västkustbanan kan ske planskilt i Almedal och även med ett vändspår där inom befintligt järnvägsområde. Fortsatta diskussioner får utmynna i om vändspåret i Almedal byggs.

När det gäller framtida anslutning från Västlänken norrut mot Bohusbanan omöjliggör föreslagen lösning inte detta.

Förberedelse av Västlänken för framtida anslutningar norrut och åt sydväst

Trafikverket och staden bör gemensamt studera var anslutningar norrut mot Hisingen (Bohusbanan) och söderut längs Säröleden mot Kungsbacka, skulle kunna placeras och vilka osäkerheter, risker och kostnader, likväl som möjligheter, detta kan föra med sig.

Trafikverkets kommentarer

När det gäller framtida anslutning från Västlänken norrut mot Bohusbanan och söderut längs Säröleden mot Kungsbacka omöjliggör föreslagen lösning inte detta.

Stadsdelsperspektiv

Gemensamt för alla tre stationslägena är att den utveckling som staden planerar för, påverkar och påverkas av Västlänken. Det är angeläget att kartlägga vad som krävs för att göra förändringarna acceptabla för människorna som lever i staden. Bedömning av hur det lokala sociala livet påverkas måste göras. Särskilt riskerar barns platser i staden att naggas i kanten.

Information och kunskap är viktig att sprida på både lokal och central nivå inom Göteborgs Stad.

Om kommunala verksamheter beräknas bli störda i en längre period i sådan grad att den måste omlokaliseras, måste Göteborgs Stad och berörd stadsdel kunna planera in det i kommande budgetplaner.

Trafikverkets kommentarer

En social konsekvensanalys och en barnkonsekvensanalys har tagits fram under arbetet med järnvägsplanerna.

Stationsmiljö

Utformningen av underjordiska passager måste göras trygga, påpekar staden.

Trafikverket bör utreda partikelhalter och exponering på perronger och andra underjordiska miljöer samt klarlägga vilka åtgärder som behöver vidtas.

Trafikverkets kommentarer

När det gäller hantering av stationernas inomhusluft medger järnvägsplanen för Västlänken att plattformsavskiljande väggar kan byggas.

Kulturmiljö och befästningsverken

Vid återställande efter arbeten i öppna schakt i området vid befästningsverken, bör kulturmiljön utgöra utgångspunkt för gestaltning vid återställandet av marken anser Göteborgs Stad. Samordning med staden bör ske. Samrådshandlingen beskriver inte vari påverkan av kulturmiljön kan bestå eller hur man planerar att hantera de konsekvenser som uppstår.

Trafikverkets kommentarer

Regeringens tillåtlighetsbeslut har ett villkor som handlar om att minimera påverkan på kulturmiljön. Parallellt med detaljutformningen av tunneln/järnvägen har Trafikverket arbetat med att ta fram ett handlingsprogram för tillvaratagande av kulturmiljö. Programmet, som är en fortsättning och fördjupning av underlaget till MKB:n, har samråtts med Göteborgs Stad och länsstyrelsen. Programmet är tänkt att fungera som stöd när det gäller hanteringen av kulturmiljöfrågor och för att säkerställa en arbetsprocess där de kartlagda kulturmiljövärdena tas tillvara under projektens gång från planering, genom byggskedet fram till driftstart. Den övergripande målsättningen är att förebygga skador och minimera påverkan på värdefulla kulturmiljöer och riksintresset för kulturmiljövärden. Dialog gällande återställande efter arbeten i öppna schakt har pågått med Göteborgs Stad sedan slutet av 2013.

Ledningar och dagvatten

Då ledningsnätet är sammanhängande i centralområdet är det av yttersta vikt att dessa projekt samordnar respektive ledningsflytt, påpekar staden. Det är viktigt att projektägarna i ett så tidigt skede som möjligt hittar en slutgiltig placering av ledningarna så dessa kan implementeras i detaljplanerna.

Ett högvattenskydd för Västlänken får inte skapa översvämningsproblematik i en annan del av närområdet. En dagvattenutredning för Västlänkens detaljplan har påbörjats i juni 2013.

Trafikverkets kommentarer

Omfattande utredningar om vilka ledningar som kommer att beröras av omlägningsarbeten har genomförts i samverkan med cirka 30 ledningsägare inom Göteborgs Stad. Fortsatt samverkan kommer att utmynna i en gemensam plan för hur arbetet med ledningsomläggningar ska genomföras.

Utrymningsvägar

Räddningstjänsten i Storgöteborg anser inte att lösningen med utrymningsvägar som leder till utrymningsschakt istället för till en parallelltunnel är tillfredsställande. Räddningstjänsten har också synpunkter på hur stationerna under mark utnyttjas för andra ändamål än passagerare. Göteborgs Stad anser att frågan måste diskuteras vidare för att finna acceptabla och balanserade lösningar.

Trafikverkets kommentarer

Beslutet att använda både servicetunnlar och serviceschakt baserar sig på att utrymmet för parallelltunnlar var kritiskt för flera delsträckor samt att eventuell påverkan på befästningsverken ska minimeras. En parallelltunnel skulle också medföra bredare jordschakter och längre tider för öppna schakter i staden.

Förlängd servicetunnel till Rondo/Liseberg har valts bort på grund av påverkan på byggnader inne på Liseberg samt mer omfattande störningar på E6 och Mölndalsån under byggtiden. Genom att låta arbetstunnlar vara kvar i driftskedet har även antalet serviceschakt kunnat minimeras.

Regeringens tillåtlighetsbeslut innehåller villkor för tunnelns säkerhet och säkerhetsvärdering utförs för att verifiera att lösningen med serviceschakt och partiell servicetunnel är tillräckligt säker och uppfyller ställda mål i projektet.

Dialog och samråd med berörda intressenter och myndigheter har genomförts fortlöpande under järnvägsplaneskedet, bland annat genom samrådsmöten.

Pågående och planerat säkerhetsarbete har rapporterats successivt i en samordningsgrupp med deltagare från länsstyrelsen i Västra Götaland, Räddningstjänsten i Storgöteborg, Göteborgs Stad, Västtrafik, Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Västra Götaland och Arbetsmiljöverket. Även Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap samt Boverket har bjudits in att delta i mötena. Parallellt med detta har en fördjupad och konstruktiv dialog förts kontinuerligt med Räddningstjänsten i Storgöteborg, bland annat kring Västlänkens säkerhetskoncept, utrymning och räddningstjänstens insatsmöjligheter.

Trafikverket är enig med räddningstjänsten om att frågan hur stationerna under mark utnyttjas för andra ändamål än passagerare måste diskuteras vidare för att finna acceptabla och balanserade lösningar och möten med berörda intressenter och aktörer ska fortsätta i kommande skeden av projekt Västlänken.

Under byggskedet

Staden vill poängtera att det är prioriterat att ge fotgängare och cyklister hög framkomlighet och många möjligheter att passera byggarbetsplatserna under byggtiden. Kollektivtrafik ska upprätthållas och det ska vara möjligt att välkomna nya resenärer till kollektivtrafiken även för de linjer som passerar Västlänkens byggarbetsplatser.

Man anser det vara angeläget att boendemiljön fungerar även under byggtiden och att befolkningen även då har tillgång till friytor för aktivitet och vila. Under byggtiden ska barns möjligheter att ta sig fram på egen hand tryggas.

Staden anser att det är viktigt att byggarbetsplatserna och områdena runt omkring upplevs som trygga.

Trafikverket bör överväga kompensatoriska åtgärder så att miljöerna fungerar även under byggtiden.

Det är viktigt att etablerings- och arbetsområden hålls nere och att schakten hålls korta och smala för att rädda träd och minska intrånget på den välanvända parkytan, påpekar staden. Det är också viktigt att åtgärder görs så att träd skyddas från förändring av grundvatten och kompaktering.

Trafikverket behöver informera Göteborgs Stad om omfattningen av den aviserade avstängningen av Götatunneln. Trafikkontoret vill veta mer om hur Trafikverket avser att lösa trafikeringsproblemen om Götatunneln hålls stängd och vilka effekter den valda lösningen kan ge på det lokala transportsystemet.

Göteborgs Stad framhåller vikten av att arbeta aktivt för att begränsa effekterna under byggtiden när det gäller masshanteringen, buller och luftföroreningar och förorenad mark. Vid byggnation via öppna schakt är det viktigt att en byggmetod som minimerar intrånget i omgivningen väljs.

Miljöförvaltningen bör involveras tidigt i den fortsatta processen, skriver staden.

Trafikverkets kommentarer

Västlänkens byggskede beskrivs ingående i underlaget till järnvägsplanen. Trafikverket delar Göteborgs Stads ambitioner att minimera skador på naturvärden. I MKB:n redovisas trafikomläggningar som kan bli nödvändiga för att kunna genomföra byggandet. I det fortsatta arbetet utvecklas dessa lösningar tillsammans med Göteborgs Stad.

Hantering av massor

Den stora störningen av masstransporterna torde uppkomma innan de nått lederna. Staden anser att det är viktigt att undersöka hur transporterna påverkar stadslivet.

Göteborgs Stad framhåller att en masshantlingsplan eller liknande för att minimera resursåtgången och risken för störningar under byggtiden bör tas fram i samråd med staden.

Trafikverkets kommentarer

Beträffande projektens masshantering har Trafikverket ett samarbete med Göteborgs Stad och andra kommuner för att hitta lämpliga användningsområden och avsättning för överskottsmassor. Flera tänkbara alternativ för masshantering har redovisats som diskussionsunderlag. Masshanteringen ingår även som villkor i regeringens tillåtlighetsbeslut.

Mölnads stad

Mölnads stad var inte remissinstans maj 2013 då projekten vid denna tidpunkt inte berörde denna kommun.

4.4.3 Myndigheter och organisationer

Västlänken generellt

Västtrafik

Västtrafik noterar med tillfredsställelse att det förberedande planeringsarbetet för Västlänken drivs i en bra takt och i ett nära samarbete med bland annat Göteborgs Stad och Västtrafik. De ser också mycket positivt på ambitionerna att planera en utbyggnadsordning för Västlänken som innebär snabbast möjliga avlastning av Göteborgs Central.

Västlänken, och särskilt stationerna, kommer att bli en del av stadens identitet och stor vikt behöver läggas vid både stationernas gestaltning och utformning för att fungera väl för resenärerna med bland annat kortast möjliga gångvägar och god framkomlighet, skriver Västtrafik.

Trafikverkets kommentarer

Västtrafik har medverkat i flera samrådsgrupper vilket bland annat inneburit en kontinuerlig dialog med Trafikverket. Även vid samrådställningarna i Nordstan och Älvrummet har Västtrafik medverkat. Västtrafik ingår dessutom som part i Västsvenska paketet.

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i sina tidigare yttranden, utifrån ett regionalt perspektiv, poängterat betydelsen av att Västlänken byggs, eftersom projektet har stor betydelse för Göteborgsregionens och hela Västsveriges utveckling. Valet av alternativet Haga-Korsvägen medför att man kan resa direkt till flera regionala målpunkter i Göteborg, samt är det alternativ som ger störst restidsvinster.

Västlänken bidrar till att lösa en del av de kapacitetsproblem som finns i järnvägsnätet i Västsverige. Genom att bygga bort säckstationen vid Göteborgs central får systemet ett bättre flöde, vilket också är en förutsättning för att övriga utbyggnader i järnvägsnätet ska få avsedd effekt. Det är därför viktigt att fortsatt planering tar höjd för framtida kapacitet och möjligheter för trafikering av Västlänken från samtliga stråk i regionen. Detta innebär troligen till exempel fyra spår i stationerna.

Trafikverkets kommentarer

GR har deltagit i referensgruppens möten och även medverkat vid samrådställningarna i Nordstan och Älvrummet. GR ingår dessutom som part i Västsvenska paketet och medverkar därigenom i den organisationen på olika sätt. Järnvägsplanen medger utbyggnad till fyra spår vid samtliga tre stationer.

Region Halland

Västlänken förbättrar pendlingsmöjligheterna vilket bidrar till att skapa större arbetsmarknadsregioner, skriver Region Halland. I ett regionalt perspektiv är Göteborgsregionen en viktig arbetsmarknad för Halland, men det sker också en inpendling till Halland som ökar allt kraftigare. Med Västlänken binds pendeltågslinjerna i Västsverige ihop till ett sammanhängande system. Tågtrafiken kan bli tätare, restiderna kortare och resenärerna når fler destinationer utan att byta färdmedel, anser de.

Trafikverkets kommentarer

Region Halland ingår som part i Västsvenska paketet och medverkar därigenom i organisationen på olika sätt.

Stationernas utformning generellt

Västtrafik

För samtliga tre stationer behöver funktioner som bytespunkter till bussar och spårvagnar i väderskyddade miljöer och med korta gångavstånd prioriteras, anser Västtrafik. Behov finns också av resenärsytor och resenärservice både på mellanplan och i byggnader ovan mark i direkt anslutning till övrig kollektivtrafik.

Västtrafik understryker att Västlänken och stationerna bör dimensioneras för en trafikerings på lång sikt och de gör bedömningen att det framtida resandet pekar mot att fyra plattformsspår kommer att behövas på samtliga tre stationer. Västtrafik tillstyrker en planering för extra breda plattformar och att Västlänken byggs med två spår i samma tunnel.

Västra Götalandsregionen (VGR)

Västlänken och särskilt stationerna kommer att bli en del av Göteborgs identitet och stor vikt behöver läggas vid både stationernas gestaltning och utformning för att fungera väl för resenärerna med bland annat kortast möjliga gångvägar och god framkomlighet.

För samtliga tre stationer behöver funktionen som bytespunkter till bussar och spårvagnar i väderskyddade miljöer och med korta gångavstånd prioriteras. Stationernas utformning behöver diskuteras mer i detalj mellan berörda intressenter, anser VGR.

Västlänken och stationerna bör dimensioneras för en trafikerings på lång sikt och förespråkar därför fyra plattformsspår för samtliga tre stationer. VGR tillstyrker en planering för extra breda plattformar och att Västlänken byggs med två spår i samma tunnel.

Region Halland

Region Halland stödjer förslaget med de tre stationerna Station Centralen, Station Haga och Station Korsvägen. Det är positivt att Station Haga och Station Korsvägen förbereds för att det ska vara möjligt att bygga ut till fyrspårsstationer om det skulle behövas, anser de.

Trafikverkets kommentarer

Järnvägsplanen medger fyra plattformsspår som dessutom görs extra breda för att eventuellt få plats med avskiljande väggar mot spåren.

Station Centralen

Västtrafik

För att möjliggöra en attraktiv station krävs ett mellanplan, anser Västtrafik. I det sammanhanget är och blir Nils Ericsonterminalen en mycket viktig målpunkt. Genom en sammankoppling med Nils Ericsonterminalen kan Trafikverkets nya ytor tillsammans med Västtrafiks önskemål om utökade vänt- och serviceytor bilda en ny attraktiv resenärsyta.

Stationernas utformning behöver diskuteras mer i detalj mellan berörda intressenter, anser Västtrafik.

Tågoperatörerna

Tågoperatörerna värdesätter att Göteborgs Central blir en bra bytespunkt för resenärerna som gör det attraktivt att resa kollektivt.

Trafikverkets kommentarer

Kopplingen till Göteborgs Central inklusive Nils Ericsonterminalen säkras i järnvägsplanen och pågående arbete med stationens detaljplan.

Station Haga

Västtrafik

Västtrafik påpekar att kopplingen till lokaltrafiken i Allestråket är viktig då Haga blir en större bytespunkt när Västlänken är klar. De ser ett behov av viss resenärservice ovan mark i Allestråket för att skapa trygghet kring bytespunkten samt för att tillgodose alla de resenärer som ska byta trafikslag och de lokala resenärernas behov.

Trafikverkets kommentarer

Pågående arbete med stationernas detaljplaner kommer att lösa frågor om bytespunkter.

Station Korsvägen

Västtrafik

Västtrafik ser det som självklart att huvuduppgången från Västlänken placeras centralt mitt på Korsvägen där det också finns behov av viss resenärservice.

Trafikverkets kommentarer

Tunnelns huvuduppgång planeras mitt på Korsvägen.

Västlänkens placering

Västtrafik

Västtrafik har inga invändningar mot de förslag som redovisas om hur Västlänken placeras i korridoren.

Västra Götalandsregionen (VGR)

VGR har inga invändningar mot de förslag som redovisas om hur Västlänken placeras i korridoren.

Trafikverkets kommentarer

Tunnelns placering inom korridoren har studerats med flera förslag i plan och profil.

Planering, samordning

Västtrafik

Västtrafik anser att en god planering är nödvändig för att minimera påverkan på kollektivtrafiken. En sådan planering bör innebära att merkostnaderna för kollektivtrafiken vägs in i den totala byggkalkylen för att den samhällsekonomiskt bästa möjliga utformningen ska kunna väljas. De förutsätter att Trafikverket i dessa frågor har nära samråd med Västtrafik såväl under planerings- som i genomförandefasen. Vid genomförandet förutsätter de att vår byggnad Nils Ericsonterminalen kan användas med oförändrad funktion liksom vår trafikering vid NET 2.

Västra Götalandsregionen (VGR)

För att inte åsamka kollektivtrafiken stora merkostnader alternativt för att inte resenärernas resmöjligheter allvarligt ska försämrats, är det nödvändigt med en god planering för att minimera påverkan på kollektivtrafiken, anser VGR. En sådan planering bör innebära att merkostnaderna för kollektivtrafiken vägs in i den totala byggkalkylen för att den samhällsekonomiskt bästa möjliga utformningen ska kunna väljas.

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

GR anser att det är angeläget att planeringen av Västlänken samordnas med planeringen av Götalandsbanan, Göteborg - Borås. Västlänken bidrar till ökad regional tillgänglighet och fortsatt utredning bör även inkludera att överväga möjligheterna att vända tågen längre söderut än i Korsvägen för att på så sätt nå fler målpunkter. Byggandet av Västlänken beräknas pågå un-

der tio år och är ett av de större byggprojekten i Göteborg. Det är positivt att Trafikverket i lägesrapporten efterstavar att använda bygg- och arbetsmetoder som minimerar störningar under byggperioden.

Trafikverkets kommentarer

Arbetet med järnvägsplanen för Västlänken har resulterat i ett förslag till gränsdragningslista för stationerna där ansvar för olika funktioner hanteras.

Provisoriska lösningar för trafik under byggskedet ingår i Västlänkens budget.

Säkerhet

Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten Storgöteborg avråder Trafikverket från att genomföra en sådan grundläggande försämring av möjligheterna till räddningsinsats som borttagande av Västlänkens service- och räddningstunnel bedöms medföra. Räddningstjänsten har dock förstått att det finns kritiska områden längs sträckningen där utmaningarna för att få till en parallelltunnel är stora. Det är därför av synnerlig vikt att de avvägningar som trots allt måste ske mellan olika intressen, såsom historiska miljöer, teknik, säkerhet och ekonomi, sker på ett så genomtänkt och balanserat sätt som möjligt. Säkerhetsperspektivet måste enligt Räddningstjänsten Storgöteborg få sitt befogade inflytande i Västlänkens slutgiltiga utformning. Räddningstjänsten Storgöteborg är naturligtvis fortsatt positiv till att tillsammans med Trafikverket bidra i arbetet med att finna en så god säkerhetsnivå som möjligt för Västlänken.

Trafikverkets kommentarer

Beslutet att använda både servicetunnlar och serviceschakt baserar sig på att utrymmet för parallelltunnlar var kritiskt för flera delsträckor samt att eventuell påverkan på befästningsverken ska minimeras. En parallelltunnel skulle också medföra bredare jord-schakter och längre tider för öppna schakter i staden.

Förlängd servicetunnel till Rondo/Liseberg har valts bort på grund av påverkan på byggnader inne på Liseberg samt mer omfattande störningar på E6 och Mölndalsån under byggtiden. Genom att låta arbetstunnlar vara kvar i driftskedet har även antalet serviceschakt kunnat minimeras.

Regeringens tillåtighetsbeslut innehåller villkor för tunnelns säkerhet och säkerhetsvärdering utförs för

att verifiera att lösningen med serviceschakt och partiell servicetunnel är tillräckligt säker och uppfyller ställda mål i projektet.

Dialog och samråd med berörda intressenter och myndigheter har genomförts fortlöpande under järnvägsplaneskedet, bland annat genom samrådsmöten.

Pågående och planerat säkerhetsarbete har rapporterats successivt i en samordningsgrupp med deltagare från länsstyrelsen i Västra Götaland, Räddningstjänsten i Storgöteborg, Göteborgs Stad, Västtrafik, Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Västra Götaland och Arbetsmiljöverket. Även Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap samt Beredskapsverket har bjudits in att delta i mötena. Parallellt med detta har en fördjupad och konstruktiv dialog förts kontinuerligt med Räddningstjänsten i Storgöteborg, bland annat kring Västlänkens säkerhetskoncept, utrymning och räddningstjänstens insatsmöjligheter.

Möten med berörda intressenter och aktörer ska fortsätta i kommande skeden av projekt Västlänken.

Kulturmiljö, byggtid

Riksentikvarieämbetet (RAÄ)

I lägesrapporten nämns endast översiktligt vilka byggnader som kommer att beröras av anläggandet, men inte på vilket sätt eller hur de kommer att beröras, påpekar RAÄ. Det hade varit värdefullt att även få en bild av hur kulturmiljön och utpekade byggnader kommer att påverkas genom exempelvis vibrationer, schaktningsarbeten och förändringar av grundvatten under byggskedet, anser RAÄ.

Trafikverkets kommentarer

Projektens påverkan i byggskedet beskrivs i planerade samråd. Hur projekten har hanterat miljöfrågorna dokumenteras i MKB-processen.

Materialhantering

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

SGU anser det mycket viktigt att masshanteringen planeras optimalt. Överskott av losshållet berg är en resurs som bör bidra till den framtida försörjningen av bergmaterial för samhällsbyggnaden i göteborgsområdet.

SGU uppfattar att det finns en mer eller mindre fastlagd plan för masshanteringen. SGU önskar att ta del av underlagsmaterial vad gäller masshanteringen och är villiga att i detta sammanhang bidra med geologiska data och i diskussioner som har bäring på SGU:s ansvarsområden, bland annat inom miljömålsarbetet.

Trafikverkets kommentarer

Hur projekten har hanterat miljöfrågorna framgår av den godkända MKB:n. En plan för masshantering kommer att finnas framme före byggstart och Trafikverket kommer att i det fortsatta arbetet med denna ha en dialog med SGU. Se även villkor nummer 2 i kapitel 2.4.

Grundvatten

SMHI

SMHI understryker att det är viktigt att utreda vilka konsekvenser extrema översvämningar av hav, vattendrag och dagvattensystem samt kombinationer av dessa får för tågtunneln. Hänsyn bör även tas till översvämningar i framtida klimat. Tunneln bör konstrueras så att vatten inte tränger in vid extrema översvämningar.

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

SGU anser att utgångspunkten för grundvattenrelaterade skador bör vara att dessa så långt som möjligt ska minimeras. SGU tar gärna del av sammanfattande undersökningsresultat som berör grundvattenförhållandena.

Trafikverkets kommentarer

I järnvägsplanernas beskrivning visas hur projekten anpassats till framtida vattennivåer. Hur projekten har hanterat grundvattenfrågorna hanteras i den pågående MKB-processen för ansökan till Mark- och miljödomstolen. Se även villkor nummer 5 i kapitel 2.4.

Framtida klimat

SMHI

SMHI påtalar att man vid planering av samhället bör ta hänsyn till det framtida klimatet, såsom högre lufttemperatur, ökad risk för skyfall och ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar.

Räddningstjänsten

Vad gäller skydd mot höga vattennivåer delar Räddningstjänsten Trafikverkets bedömning i att risken för översvämningar beräknas öka i framtiden. Räddningstjänsten anser därför att samtliga betydelsefulla säkerhetssystem bör omfattas av samma skyddskrav mot översvämning som Västlänkens övriga delar. Att utforma Västlänken på sådant sätt att trafikering är möjlig samtidigt som

flera utrymningsvägar är avstängda på grund av hög vattennivå utgör, menar Räddningstjänsten, en svåröverskådlig risk för framtida nyttjande.

Trafikverkets kommentarer

I järnvägsplanernas beskrivning visas hur projekten anpassats till framtida vattennivåer. Hur projekten har hanterat miljöfrågorna framgår av den godkända MKB:n. Se även villkor nummer 4 i kapitel 2.4.

Buller

SMHI

SMHI påpekar att det måste säkerställas att gällande normer för buller klaras för boende i området även under byggtiden.

Trafikverkets kommentarer

Hur projekten har hanterat miljöfrågorna framgår av den godkända MKB:n. Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller kommer att ligga till grund för de projektspecifika krav som kommer att tas fram för byggskedet.

Luftföroreningar

SMHI

SMHI anser att det från luftmiljösynpunkt är positivt att fler transporter förläggs till järnväg jämfört med vägtrafik, eftersom utsläppsmängderna av vägtrafikavgaser minskar och därmed föroreningshalterna. Även utsläppen av växthusgaser är mindre från järnvägstransporter.

Slitage av tågets bromsar och av räls genererar partiklar som kan påverka människors hälsa, påpekar SMHI. I utrymmen som underjordiska stationer bör åtgärder utformas så att dessa halter hålls på ett minimum.

Det måste också säkerställas att gällande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar med mera klaras för boende i området även under byggtiden, skriver SMHI.

Trafikverkets kommentarer

Hur projekten har hanterat miljöfrågorna framgår av den godkända MKB:n. Projektspecifika krav har tagits fram för stationsmiljöerna. Se även villkor nummer 3 i kapitel 2.4.

Berggrund

Statens Geologiska Institut (SGI)

SGI avstår från att yttra sig och hänvisar till sitt yttrande under beredningsremissen. Där framhöll de sammanfattningsvis att man var nöjd med hur ärendet hittills hade hanterat de byggnadstekniska svårigheterna

Trafikverkets kommentarer

Hur projekten har hanterat de byggnadstekniska svårigheterna framgår nu även i den godkända MKB:n. Projekten har även haft träffar med SGI under arbetet med järnvägsplanen.

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

Den stora sprickdalen där Mölndalsån löper fram, den så kallade Göta Älv-zonen, innehåller zoner med svällande lermineral, upplyser SGU. Vid passagen av detta område byggs Västlänken som en betongtunnel i ovanliggande lera. Man bör dock beakta att mindre zoner med leromvandlat berg, vilka till viss del innehåller svällande lermineral också har påträffats i berggrunden i göteborgsområdet, skriver SGU.

Trafikverkets kommentarer

Inom ramen för projekteringen undersöks förhållanden på plats. Detta arbete fördjupas allteftersom man närmar sig byggskedet.

Kulturmiljö - Befästningsverken och skansen Lejonet

Riksantikvarieämbetet (RAÄ)

Förslaget att dra järnvägen i en tunnel under skansen Lejonet behöver bearbetas ytterligare för att på bästa sätt ansluta och ta hänsyn till det statliga byggnadsminnet, anser RAÄ.

Trafikverkets kommentarer

Tunnelns passage under skansen Lejonet och överdäckning i området har arbetats fram i nära samarbete med Göteborgs Stad.

Kulturmiljö - Riksintresset och karaktärer att tillvarata i den fortsatta planeringen

Riksantikvarieämbetet (RAÄ)

Allestråket norr om Hagakyrkan beskrivs som platsen för den norra stationsuppgången, liksom bytespunkt för buss och spårvagn. Detta innebär en betydande karaktärsförändring i sig, anser RAÄ. Sannolikheten är stor att bytespunkten vid Haga även drar till sig nya typer av etableringar i anslutande byggnader, vilket sammantaget leder till ytterligare förändringar av de i riksintressebeskrivningen angivna stadsdelskaraktärerna. Det kan konstateras att lägesrapporten inte berör denna typ av stadsomvandling.

För att på bästa sätt ta till vara de kulturmiljövärden och kvaliteter som konstituerar riksintresset är det mycket viktigt att i konstruktiv dialog mellan Trafikverket, länsstyrelsen och Göteborgs Stad arbeta vidare med lösningar som också tillgodoser riksintresset, understryker RAÄ.

RAÄ anser att det är viktigt att de nödvändiga anslutningarna mellan spårnivå och ytläge planeras på ett sådant sätt att de inte låser möjligheterna att anpassa och inpassa byggander och anordningar för utbyggd kollektivtrafik. I annat fall kan detta sammantaget leda till oönskade effekter avseende riksintresset.

Trafikverkets kommentarer

Regeringens tillåtighetsbeslut har ett villkor som handlar om att minimera påverkan på kulturmiljön. Parallellt med utformningen av anläggningen har Trafikverket arbetat med att ta fram ett handlingsprogram för tillvaratagande av kulturmiljö. Programmet är tänkt att fungera som stöd när det gäller hanteringen av kulturmiljöfrågor och för att säkerställa en arbetsprocess där de kartlagda kulturmiljövärdena tas tillvara under projektens gång från planering, genom byggskedet fram till driftstart. Den övergripande målsättningen är att förebygga skador och minimera påverkan på värdefulla kulturmiljöer och riksintresset för kulturmiljövärden

Avstår yttrande

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket meddelade att man avstår yttrande men hänvisar till sitt yttrande under järnvägsutredningen.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten meddelade att man avstår yttrande.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) meddelade att man avstår yttrande.

Socialstyrelsen

Socialstyrelsen meddelade att man avstår yttrande men att man vill yttra sig i granskningsskedet.

Boverket

Boverket meddelade att man avstår yttrande.

Naturskyddsföreningarna

Naturskyddsföreningarna inkom inte med några yttranden.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket inkom inte med något yttrande. Försvarsmakten inkom inte med något yttrande.

Västsvenska handelskammaren

Västsvenska handelskammaren inkom inte med något yttrande.

Telia Sonera Skanova

Telia Sonera Skanova inkom inte med något yttrande.

Vattenfall eldistribution

Vattenfall eldistribution inkom inte med något yttrande.

4.4.4 Fastighetsägare

Påverkan på byggnader på grund av grundvattensänkning

Almgren Fastighets AB

Almgren understryker att det är av största vikt att grundvattennivån bibehålls och säkerställs, då byggnadens grundläggning annars kan påverkas mycket negativt. De begär att Trafikverket säkerställer grundvattennivån under hela perioden samt att mätningar av byggnadernas sättningar respektive grundvattennivåerna mäts kontinuerligt från dagens datum.

BRF Carlandersplatsen 123

Föreningen understryker att sänkningar av grundvattnet måste förhindras, då man i annat fall riskerar mycket omfattande skador i murverken.

BRF Hembygden

Föreningen känner en betydande oro för att byggnationen kan komma att sänka grundvattnet i deras kvarter så att byggnadens rustbädd utsätts för allvarlig risk.

Trafikverkets kommentarer

I projekteringsskedet kommer robusta och täta konstruktioner väljas som minimerar inläckaget till anläggningen. Under byggskedet kommer även skyddsåtgärder att vidtas för att skador på kringliggande känsliga fastigheter ska kunna undvikas.

I de tillstånd som krävs för byggverksamheten som påverkar vatten, kommer Mark- och miljödomstolen fastställa villkor som ska se till att inga byggnader, kultur- eller naturvärden skadas. Att dessa villkor innehålls kontrolleras av länsstyrelsen.

Trafikverket har redan påbörjat mätningar av sättningar och grundvattennivåer och kommer även besiktiga byggnader som riskerar att skadas. I det kontrollprogram för grundvatten som fastställs av länsstyrelsen kommer finnas åtgärdsnivåer som bland annat är anpassade efter nivån på byggnaders rustbäddar. Om grundvattennivån sjunker för mycket utlöses en åtgärd som förhindrar att byggnaden skadas. Se även villkor nummer 5 i kapitel 2.4.

Markförhållanden, rasrisk

Liseberg

Liseberg understryker att noggranna utredningar måste klarlägga eventuella rasrisker och hänsyn till dessa risker måste givetvis tas vid byggnationerna av järnvägstunneln då markförhållandena är besvärliga.

Svenska Mässan

Om schaktning till mer betydande djup ska genomföras i nära anslutning till hotellbyggnaderna är grundläggningens sidostabilitet en faktor som måste beaktas, skriver Svenska Mässan. Även av denna anledning förespråkas en sydligare sträckning inom den nu breddade järnvägskorridoren så att mäss- och hotellbyggnaderna i mindre utsträckning påverkas av byggnadsarbetena.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverkets inriktning är att Västlänken ska sträcka sig genom Liseberget vilket innebär ett sydligt läge i korridoren. Inför byggskedet kommer noggranna utredningar och riskbedömningar att genomföras med hänsyn till schaktarbetenas påverkan på omgivande byggnader och mark. Upprättade prognoser kommer under byggskedet att verifieras med kontrollmätningar av olika parametrar som till exempel markrörelser, vibrationer och grundvattennivåer.

Påverkan på byggnader, övrigt

Liseberg

Byggnaderna och anläggningarna i det berörda området är från skilda byggnadstider varför byggnadstekniken skiljer sig mycket åt, skriver Liseberg. Detta kräver stor noggrannhet vid förberedande utredningar samt inmätningar för att säkerställa framtida funktion.

Svenska Mässan

Svenska mässan utgår från att sedvanliga besiktningar, avvägningar och vibrationsmätningar inför och under sprängningsarbetenas genomförande görs. De önskar ta del av och beredas möjlighet att yttra sig över planen för besiktning- och uppföljningsarbeten med anledning av kommande arbeten omkring deras byggnader.

Alecta

Alecta är bekymrade över konsekvenser som kan komma att uppkomma på fastigheten i form av dels direkt skada på byggnad.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket kommer att genomföra besiktningar både före och efter arbetenas genomförande för att säkerställa eventuella följder på grund av byggandet av Västlänken. Under byggskedet kommer åtgärder att vidtas för att skador på kringliggande fastigheter ska kunna undvikas.

Påverkan av befintliga verksamheter

Jernhusen

Jernhusen skriver att det har sagts att den nya underjordiska Göteborg C kommer att nyttjas som temporär säckstation från och med år 2024. De undrar hur detta påverkar möjligheterna för lokaltåg att som idag nå Motorvagnhallen på ett rationellt sätt.

Jernhusens utgångspunkt är att Olskrokshallen ska vara i drift och behålla sin funktion under Västlänkens byggtid och därefter.

Liseberg

Liseberg anser att det är viktigt att Trafikverket i samarbete med Liseberg finner lösningar för att byggnationerna av Västlänken inte ska påverka Lisebergs pågående och framtida verksamhet och inte skada den känsliga bebyggelse som berörs av byggnationen.

Svenska Mässan

Svenska mässan förväntar sig att Trafikverket har hög ambition vad gäller att minimera störningar från bygget av Västlänken.

Alecta

Alecta är bekymrade över konsekvenser som kan komma att uppkomma på fastigheten i form av skada och hinder för hyresgästerna och deras möjlighet att finnas och verka på fastigheten.

Västtrafik

Samrådshandlingen beskriver läget för Station Centralen som "strax norr om Nils Ericsonterminalen". Läget är anpassat efter att minimera Västlänkens intrång i befästningsverken under

mark och klara passage av Götatunneln. Västtrafik förutsätter att det föreslagna läget betyder att bussterminal och tillhörande ytor för busstrafik till och från Göteborgs centrum, värnas och bevaras både under och efter byggtiden så att deras befintliga funktioner finns kvar samtidigt som deras mål avseende resenärsservice och kapacitetsmål kan uppfyllas.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket strävar efter att minimera störningarna för kringboende och närliggande verksamheter samtidigt som byggandet måste kunna ske på ett rationellt sätt. Arbetstider för olika arbetsmoment och övriga villkor fastställs av Mark- och miljödomstolen och tillsynsmyndigheter. Trafikverket kommer dock att samråda med berörda med ambitionen att bli överens.

Tillgänglighet

Liseberg

Det är viktigt att tillgängligheten inte begränsas under byggnadsarbetena, skriver Liseberg. Detta gäller såväl närhet till hållplatser för kollektivtrafik som framkomlighet på gång- och cykelbanor och bilvägar. För att undvika publiktapp under byggtiden måste Trafikverket säkerställa att antalet parkeringsplatser i Lisebergs närområde upprätthålls under hela byggtiden, anser Liseberg.

Nödutgångar, ventiler för rökgasevakuering med mera från tunneln bör inte placeras inom parkområdet, skriver Liseberg.

Svenska Mässan

Parallellt med Örgrytevägen löper idag en lokal gata vilken betjänar såväl Svenska Mässan som Hotel Gothia Towers. Utförs arbetet på sådant sätt att lokalgatan inte kan användas under byggtiden kommer det medföra allvarliga konsekvenser för Svenska Mässans verksamhet.

Verksamhetens återsamlingsplatser vid utrymning av hotell- och/eller mässbyggnad är belägna på andra sidan Örgrytevägen. Tillgången till återsamlingsplatser av tillräcklig storlek måste beaktas när anläggningsarbetenas omfattning och utformning planeras, anser Svenska Mässan.

Alecta

En enkel angöring för kunder och välfungerande logistik för varuleveranser etcetera är helt avgörande för fastighetens verksamheter.

Almgren Fastighets AB

I byggnaden finns ett flertal bostäder samt en restaurangverksamhet som är beroende av god tillgänglighet under hela byggprocessen för att bibehålla verksamheten upplyser Almgren.

BRF Carlandersplatsen 123

Föreningen anser att byggtiden bör göras kortast möjligt och mycket stora ansträngningar måste göras för att trafiken kan passera Korsvägen säkert och med minsta möjliga störning.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket strävar efter att begränsa störningar i tillgänglighet och logistik. Befintliga gator samt gång- och cykelvägar kommer att behållas under byggtiden eller ersättas på annat sätt vilket sker i samverkan med Göteborgs Stad.

Ljudstörningar

Almgren Fastighets AB

Ljudstörningar och nedsmutsning kring byggarbetsplatserna under byggprocessen måste beaktas. En dräglig boendemiljö respektive rimliga förutsättningar för verksamheter i området måste säkerställas, skriver Almgren.

Trafikverkets kommentarer

I underlaget till järnvägsplanen beskrivs byggskedet och påverkan i form av byggbuller. Trafikverket behöver även beskriva störningar under byggtid. Angående nedsmutsning och vägrenhållning kommer krav att ställas på entreprenörerna att inte smutsa ned. Trafikverket kommer också att göra en ansökan om vattenverksamhet där buller och damm med avseende på hälsa kommer att beskrivas mer i detalj. Villkor för vattenverksamheten erhålls av Mark- och miljödomstolen.

Servicetunnel Otterhällan

Alecta

En arbetstunnel i berget mellan Alectas och Wallenstams byggnader, befärrar Alecta kan medföra väldigt stora negativa konsekvenser för dem och deras hyresgäster. De har därför en stark önskan om att arbetstunnelns placering blir en annan.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket har bedömt att den sammantaget bästa lösningen är att låta arbets-/servicetunneln mynna vid Linnéplatsen. Tunneln vid Otterhällan/Rosenlund kommer endast att användas som servicetunnel.

Arbetstunnel påslag Chalmerstunneln

BRF Carlanderplatsen 123

Föreningen anser att arbetstunnlar måste placeras så att gator med bostäder inte trafikeras.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket strävar efter att minimera störningarna för kringboende och närliggande verksamheter samtidigt som byggandet måste kunna ske på ett rationellt och logiskt sätt.

Utveckling och utvidgning av verksamheter

Jernhusen

Jernhusen planerar omfattande byggnation i direkt anslutning och ovanpå den blivande underjordiska stationen.

Liseberg

Lisebergs framtida möjligheter att utveckla parken får inte begränsas, varken under byggtiden eller därefter, och inte heller får någon av Lisebergs många värdefulla miljöer komma att skadas av byggnationen.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket kommer att samråda med berörda med målet att bli överens om föreslagna åtgärder. Trafikverkets ambition är att alltid minimera påverkan.

Information och dialog

Jernhusen

Jernhusen önskar dialog och samordning med Trafikverket när det gäller planeringen av Station Centralen, kombiterminalen i Gullbergsvass och Västlänkens passage av Olskrokenområdet och Sävenäsområdet.

Liseberg

Liseberg önskar att Trafikverket, med mycket god framförhållning tillsammans med Liseberg, planerar och utformar de ingrepp som är nödvändiga samt värderar de ekonomiska konsekvenser som ingreppen medför.

Svenska Mässan

Svenska Mässan önskar vara involverade i frågor rörande hantering av omgivningspåverkan av planerade anläggningsarbeten. De föreslår att en arbetsgrupp tillsätts för att proaktivt under projektiden hantera frågor om störning och annan inverkan på deras verksamhet.

Alecta

Alecta önskar en dialog kring hur de tillsammans kan hjälpas åt för att detta projekt ska kunna genomföras utan för dem, alltför negativa konsekvenser.

BRF Carlanderplatsen 123

Föreningen anser det viktigt att alla parter som är direkt berörda av byggplanerna succesivt genom hela projektet informeras om utformningen och åtgärder i god tid så att en påverkan blir reellt möjlig.

BRF Hembygden

Föreningen skulle uppskatta kommunikation i denna fråga och få belyst vilka förebyggande åtgärder som planeras för deras och angränsande fastigheter.

Västtrafik

Västtrafik understryker vikten av att de som fastighetsägare får fortlöpande information från projektet om frågor som berör terminalen för att kunna bedöma konsekvenser för hyresgäster och resenärer.



**SAMRÅD OM VÄSTLÄNKEN
I ÄLVRUMMET!**

Samrådet kring Västlänken, Göteborgs nya pendeltågstunnel, går vidare - och den här gången bjuder vi in till öppet hus med fokus på förslag inför byggskedet. Platsen är Älvrummet på Kanaltorget, mellan Nordstan och GöteborgsOperan i Göteborg.

Representanter från Trafikverket finns på plats och bland annat behandlas hur Västlänken kan byggas, vilka service- och arbetstunnlar som behövs, vilka anläggningar ovan jord som planeras och hur det fortsatta arbetet ser ut.

Ställ dina frågor och kom med dina synpunkter. Vi finns på plats vid följande tillfällen:

Onsdag den 27 november kl 15.00-19.00
Lördag den 30 november kl 11.00-15.00
Tisdag den 3 december kl 15.00-19.00

Och kom ihåg att du dessutom kan få kontinuerliga nyheter om Västlänken till din mejlkorg genom att prenumerera på vårt nyhetsbrev! Anmäl dig på www.trafikverket.se/vastlanken

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket samråder med berörda och försöker tillgodose verksamheternas önskemål. Dialogen med berörda fastighetsägare pågår och kommer att fortsätta under hela projektiden. Information kommer fortlöpande att skickas ut under projektets gång.

Ersättning för skador

Svenska Mässan

Svenska Mässan förbehåller sig rätten att framställa krav på ersättning för den skada de lider till följd av störande anläggningsarbeten.

Västtrafik

Alla eventuella ingrepp under byggtiden för Västlänken ska återställas och ersättas med omkostnader, skriver Västtrafik.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverkets ambition är alltid minimera påverkan. Eventuella ersättningskrav för intrång och företagskada regleras enligt gällande lagstiftning i kommande förhandlingar med berörda.

FIGUR 4.6. Annons i regional press, november 2013.

4.4.5 Allmänheten

Ett hundratal skriftliga synpunkter inkom till Trafikverket efter samrådsutställningen i Nordstan i maj. Ett 40-tal av dessa var negativa till Västlänken och hälften hade förslag på andra lösningar som de ansåg skulle vara bättre. 30 synpunkter och frågor rörde stationernas utformning eller placering. Miljöaspekter har berörts på olika sätt i cirka 20 yttranden. Bland dessa återfinns främst synpunkter kring hur miljön kan komma att påverkas under byggskedet. Några är positiva till Västlänken men har förslag på andra stationer eller kompletterande åtgärder.

Utöver dessa mottog Trafikverket ett femton-tal synpunkter och frågor via telefon och e-post fram till samrådet i november 2013.

Trafikverket har även haft träffar med privatpersoner som haft synpunkter på den lagstadgade planeringsprocessen. Det gäller både hur alternativen till förstudien togs fram och reflexioner kring det valda alternativet.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket har återkopplat till allmänheten, där adresser funnits, med översiktliga kommentarer på synpunkterna samt om fortsatt planprocess.

När det gäller vilka alternativ som skulle utredas under förstudien så möttes ett antal aktörer under idéstudien, var och en med sina uppdrag och mål. De alternativ som senare ingick i förstudien var sådana som bedömdes möjliga att gå vidare med utifrån att flera viljor möttes och som bedömdes vara tillräckligt bra utifrån en samlad målbild.

Det så kallade förstärkningsalternativet var med ända fram till 2007. Det är ett exempel på en lösning som skulle öka kapaciteten i järnvägssystemet och är järnvägstekniskt möjlig, men som inte lever upp till den politiska målbilden.

Nej till Västlänken

En stor andel av de inkomna yttrandena innehåller kritik mot Västlänksprojektet. Många anser att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt eller helt enkelt för dyrt och anser därför att projektet därför ska läggas ned. Vissa yttranden innehåller synpunkter som avser den miljömässiga nyttan med att anlägga Västlänken. Man ifrågasätter bland annat koldioxidvinsterna med en tågtunnel. Andra tror inte att Västlänken kommer att lösa trafikproblemen.

Ja till en tågtunnel men med annan sträckning eller andra stationslägen

En del tycker att sträckningen av banan ligger fel och kommer med andra förslag. Även stationslägena kritiserar. Ett flertal ifrågasätter nyttan med att lägga en station vid Haga. Några undrar om Trafikverket gjort beräkningar på hur många som kommer att använda stationen. Vissa tycker att det vore naturligare att lägga stationen vid Järntorget.

Allmänt

Några yttranden har innehållit frågor av allmän karaktär som till exempel bakgrunden till Västlänken, om underlag till utredningarna, hur många som arbetat i projekten och nyttan med Västlänken. En fråga om åkkomforten har också inkommit.

Trafikverkets kommentarer

Dessa synpunkter hanteras inte i järnvägsplanerna, då Västlänkens linjesträckning med stationslägena, är beslutade i ett tidigare skede av planeringsprocessen.

Miljö

Vissa uttrycker att det är vanskligt att anlägga en tunnel i lerjord och har funderingar kring hur detta påverkar miljön, till exempel grundvattennivåerna. Några undrar om man tagit hänsyn till översvämningsrisken om vattennivån i Göta älv stiger. Någon frågar hur man kommer att hantera massor av sprängsten och lera när tunneln anläggs.

Det framgår av en del yttranden att det finns en oro för hur innerstadsmiljön kommer att påverkas under byggtiden. Vissa befarar även att byggtiden kommer att bli längre än beräknat. Oron avser både att områden i staden kommer att bli uppgrävda och otillgängliga under byggtiden och om störande byggtrafik i bostadsområden. Framförallt är det många som är emot att byggtrafik leds via Muraregatan i Annedal till den planerade arbetstunneln där.

Några befarar att buller och vibrationer under byggskedet kommer att påverka deras fastigheter. De undrar vilka analyser som gjorts och om ersättning kommer att utgå vid skador. Någon önskar att Trafikverket säkerställer besiktnings- och bulleråtgärder för deras fastighet. En byggnad med behov av extremt tyst miljö önskar utredning för att undersöka evakueringsbehov.

En person ställer frågor kring hur sprängningar kan komma att påverka skansen Lejonet.

Ett yttrande avser träden och buskarna kring Hagakyrkan. Personen ömmar för denna miljö och undrar om man kommer att skona dessa vid grävarbetena i området.

Det är flera personer som är oroliga för vibrationer i byggnaderna under driftskedet, till exempel boende i Kungshöjd, Haga och Jakobsdal. Dessa undrar över vilka åtgärder som kommer att vidtas för att undvika detta och om Trafikverket kommer att betala ut ersättning för eventuell värdeminskning om dessa problem uppstår.

Stomljudsreducerande åtgärder behöver vidtas för att värna den "tysta miljön" vid Artisten och Universitetsbiblioteket, anser en person, som även poängterar vikten av att lägga banan på bästa sätt för att minska risken för störande stömljud.

Någon har frågor kring hur deras befintliga bergvärmeuppvärmning kommer att påverkas av tunneln.

Trafikverkets kommentarer

Den tidigare presenterade lösningen med service-tunnel vid Muraregatan gäller inte längre. Hur miljöfrågorna är tänkta att hanteras framgår av den godkända MKB:n.

Stationerna

Relativt många synpunkter rör stationernas utformning. Vissa handlar om att man önskar bekväma, gemytliga och konstnärligt utformade stationsmiljöer. Det finns farhågor om att stationerna kan komma att bli sterila och otrivsamma. Vissa som yttrat sig har kommit med tips på utsmyckning och på redan byggda stationer som de anser vara lyckade.

Säkerhetsfrågan betonas av vissa. Detta gäller både nere vid tågen och ovan jord. Någon har föreslagit glasväggar mellan spår och plattform.

Tillgängligheten tycker flera är viktigt. Gångvägarna får inte bli för långa till övriga kommunikationer och andra målpunkter i staden, men inte heller inom varje station. Mellanplanen är det flera som haft synpunkter på, både positiva och negativa. Någon har föreslagit gångtunnel till Järntorget.

Några föreslår att man bygger ut fyra spår vid stationerna redan från början.

Trafikverkets kommentarer

Stationsmiljöerna gäller både i tunneln och ovan mark. En bra bild över hur arbetet med dessa frågor bedrivits framgår av gestaltungsprogrammet som ingår som en del i järnvägsplanen. Regeringen betonar dessutom i sitt tillåtighetsbeslut att Trafikverket måste ha en hög ambitionsnivå i den gestaltungs-mässiga utformningen av anläggningen, då Västlänken kommer att byggas i känslig miljö.



FIGUR 4.7. Utställningen i Nordstan, maj 2013, samtal mellan Trafikverket och allmänhet.

4.5 Lägesrapport november 2013

Inför samrådsaktiviteterna i november 2013 tog Trafikverket fram en samrådshandling. Lägesrapport november 2013. Denna beskriver byggskedet och utgjorde underlag för höstens samråd.

Lägesrapporten inleds med en beskrivning om var i arbetsprocessen för Västlänken som Trafikverket befinner sig samt med en redogörelse hur samrådet våren 2013 avlöp.

Trafikverket berättar sedan om hur man arbetar med planeringen av hur själva byggnationen av Västlänken ska gå till, så att genomförandet ska kunna bli effektivt och med så små störningar som möjligt.

Rapporten beskriver i text och med sektioner hur Västlänken är tänkt att anläggas i berg respektive lera, de olika teknikerna som Trafikverket tänker använda sig av samt hur man förbereder arbetet för att undvika skador på till exempel känsliga byggnader vid sprängningsarbeten. Man förklarar arbets-/servicetunnlarnas funktion och syfte samt hur man avväger tunnelsektionernas lägen för att byggtrafiken ska störa omgivande bebyggelse så lite som möjligt. Planerade lägen finns redovisade på kartor och flygfoton.

Där tunneln anläggs som betongtunnel krävs omfattande schaktarbeten. I handlingen redovisas var de största schakterna kommer att anläggas och hur Trafikverket planerar att genomföra arbetena samtidigt som en god tillgänglighet ska kunna upprätthållas i staden. Risker för grundvattenpåverkan och störningar i form av buller och vibrationer behandlas också.

För att Västlänken ska fungera krävs en rad anläggningar ovan jord, till exempel schakt för ventilation, brandgaser och tryckutjämning. Hur dessa anläggningar ska fungera, deras ungefärliga utrymmesbehov samt planerade lägen redovisas med hjälp av beskrivande text och flygfoton över stationsområdena.

Trafikverket beskriver i lägesrapporten ett tiotal känsliga platser och byggnader i staden där man antingen funnit lösningar på problem eller där man ser risker och nu arbetar vidare för att klara ut svårigheterna. Några av dessa är: skansen Lejonet, Residenset, Kungsgatan, Johannebergs landeri vid Korsvägen.

Avslutningsvis redogörs kortfattat de justeringar som gjorts i Västlänkens utformning sedan lägesrapporten i maj 2013. Trafikverket beskriver också att det än så länge inte är helt klart hur Västlänken ska ansluta till Olskroken och Almedal. Det sista uppslaget i rapporten ägnas åt vad som kommer hända härnäst i processen för Västlänken.



FIGUR 4.8. Lägesrapport november 2013.



FIGUR 4.9. Utställning i Ålrummet november 2013, samtal.

4.6 Öppet hus Älvrummet november 2013

I november 2013 bjöd Trafikverket in till öppet hus i Älvrummet. Fokus låg på hur Västlänken kan byggas, vilka service- och arbetstunnlar som behövs, vilka anläggningar ovan jord som planeras och hur det fortsatta arbetet ser ut. Trafikverket fanns på plats, tillsammans med representanter från Göteborgs Stad vid tre tillfällen: onsdag den 27 november klockan 15-19, lördag den 30 november klockan 11-15 och tisdag den 3 december klockan 15-19.

Målgruppen var fastighetsägare och allmänhet. Fastighetsägarna fick brevinbjudan medan annonser i lokala och regionala tidningar riktade sig till allmänheten.

Besökarna bestod till stor del av berörda fastighetsägare, närboende eller allmänhet med tidigare kännedom om projektet. Upplägget var att medarbetare från Trafikverket och Göteborgs Stad fanns på plats för att ta emot besökarna och svara på frågor. I ett rum fanns möjlighet att utforska Trafikverkets digitala planeringsmodell för att närmare kunna se hur det egna området berörs. Som informationsmaterial fanns den nya lägesrapport på plats. Utifrån denna hade Trafikverket tryckt upp en del kartor och illustrationer på pappskivor som visades runt om i lokalen.



FIGUR 4.10. Utställning i Älvrummet november 2013, modell över Göteborg.



FIGUR 4.11. Utställning i Älvrummet november 2013.