

Järnvägsplan

Västlänken

Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Samrådshandling kompletterande lägesrapport arbets-/service-tunnlar Kungshöjd/Haga och utformning i Almedal juni 2014



Anslutningen i Almedal sedd söderifrån. Västlänkens tunnel ansluter i ett tråg mellan befintliga spår som flyttats isär.

Välkommen till samråd om Västlänkens arbets-/service-tunnlar Kungshöjd/Haga och om anslutningen i Almedal

Trafikverket arbetar nu med att slutföra planeringen av utformningen av Västlänken, en åtta kilometer lång tågtunnel genom centrala Göteborg. Vi har nu till stora delar bestämt hur förslaget till Västlänken ska se ut och hur den kan byggas. Vissa förändringar har vi gjort efter att ha fått synpunkter på tidigare förslag. En arbetstunnel vid Kungshöjd har tagits bort och blir nu enbart en servicetunnel och vi föreslår att bygga arbets-/servicetunneln Haga ifrån Linnéplatsen istället för ifrån Muraregatan. Vi har också en annan lösning för Västlänkens anslutning i Almedal än vad som redovisades i tidigare lägesrapport. I denna lägesrapport beskriver vi arbets-/servicetunneln till Linnéplatsen och förändringarna i Almedal.

Servicetunnel Haga

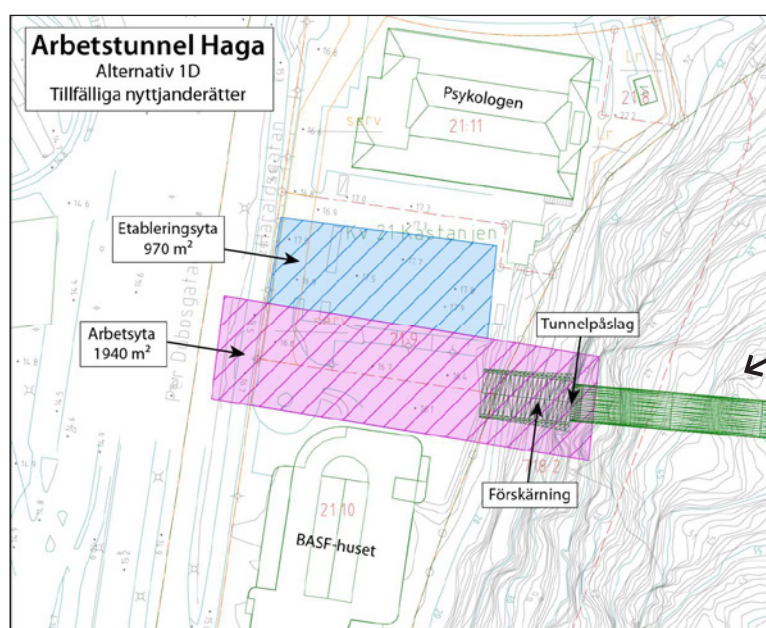
Bakgrund

För att kunna bygga Station Haga behöver vi ta ut stora mängder berg och det sker via en arbetstunnel. Denna utformas så att den i driftskedet ska kunna användas som servicetunnel för driftspersonal och också vid behov för räddningstjänstens insatser. I ett inledande skede undersöktes fyra platser för arbetstunnel i närheten av Station Haga. Av dessa platser fann vi att Muraregatan var den placering av mynningen som gav minst olägenheter. Resonemangen redovisade vi i vår lägesrapport november 2013 som låg till grund för samråd om byggskedet. Vidare visades där pågående utredningsarbete om att låta arbets-/servicetunneln mynna vid Linéplatsen istället.

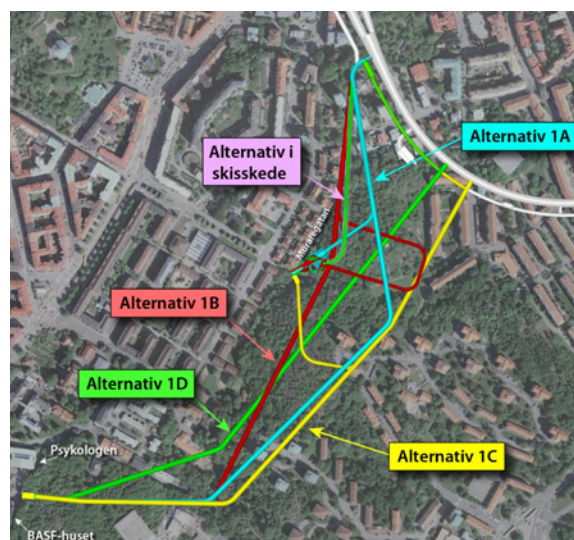
Den fortsatta utredningen har visat att både vad gäller tiden för bergschakt, påverkan på grundvattennivån och kostnaden är Linnéplatsen ett sämre alternativ, men risker och miljöpåverkan kring Muraregatan bedöms vara högre. Att driva arbetstunneln endast från Korsvägen är inte ett alternativ då det skulle försena hela projektet.

Fördelar med en servicetunnel från Linnéplatsen är förutom mindre miljö och omgivningspåverkan att det går snabbare att nå de större trafiklederna. Det ger en mer tillförlitlig angreppsväg för räddningstjänst med liten risk för fördröjning.

Vi har därför bedömt att den sammantaget bästa lösningen är att låta arbets-/servicetunneln mynna vid Linnéplatsen istället.



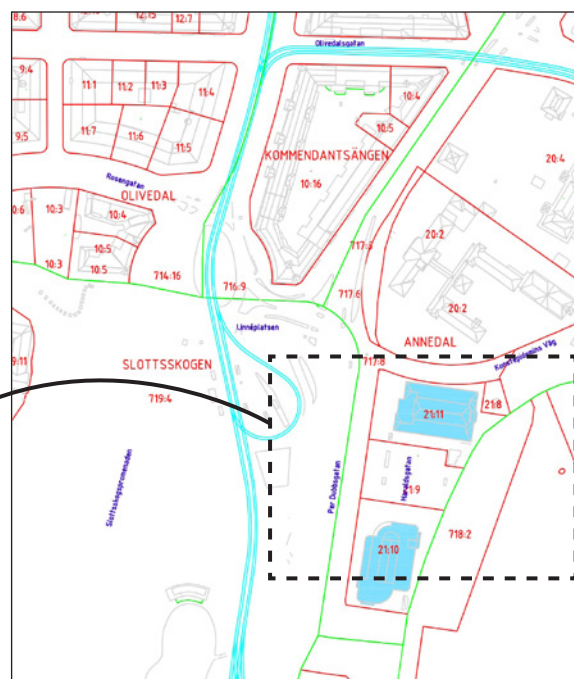
Områden som föreslås kunna användas av upphandlad entreprenör.



*Flera olika sträckningar till Linnéplatsen för servicetunnel
Haga prövades. Den gröna sträckningen förordas.*

Utformning

Flera olika sträckningar till Linnéplatsen prövades. Utgångspunkten är att snabbt kunna etablera arbeten på Station Haga men också att undvika konflikt med befintliga anläggningar under och ovan jord. Den valda sträckningen är cirka 950 meter lång och mynnar ut vid Linnéplatsen, söder om Psykologen. Närmast mynningen har service-tunneln en maximal lutning på tio procent vilket klarar de krav på tolv procent som ställs av räddningstjänsten.



Berörda fastigheter vid Linnéplatsen.

Byggskede

I byggskedet etableras ett arbetsområde vid tunnelmynningen. Detta berör en garageinfart till en av fastigheterna och ett 50-tal parkeringsplatser. Avtal kommer att träffas med upphandlad entreprenör om att infarten hålls öppen för behöriga.

Genom arbetstunneln sker transporter för bergtunnelarbetena och arbeten på Station Haga. Till arbetsplatserna transporteras bland annat bränsle, borrarstål, cement och bergbultar. Speciella regler gäller för transport av sprängmedel. Senare i byggprocessen kommer material för inklädning och inredning. Från tunneln transporteras främst sprängsten som skickas till anvisade upplag. En del transporter till och från Station Haga kommer också att ske via den blivande spår-tunneln och via Korsvägen

Inom arbetsområdet vid tunnelmynningen etableras bodar och teknisk försörjning till arbetsplatsen. Våra beräkningar visar att vi klarar att genomföra arbetena utan att överskrida de gränsvärden som finns för störningar från arbetsplatser.

Konsekvenser

Grönområdet bakom tunnelmynningen som är en del av ett större stråk av naturmark, har skyddsvärd natur. Det gäller befintliga träd, framförallt ekar men även lind, alm och ask som är värdefulla. Området bedöms också som tänkbart häckningsområde för mindre hackspett som är rödlistad.

Under byggtiden är det därför viktigt att avskärma arbetsområdet från grönområdet.

Ny spårlösning Almedal

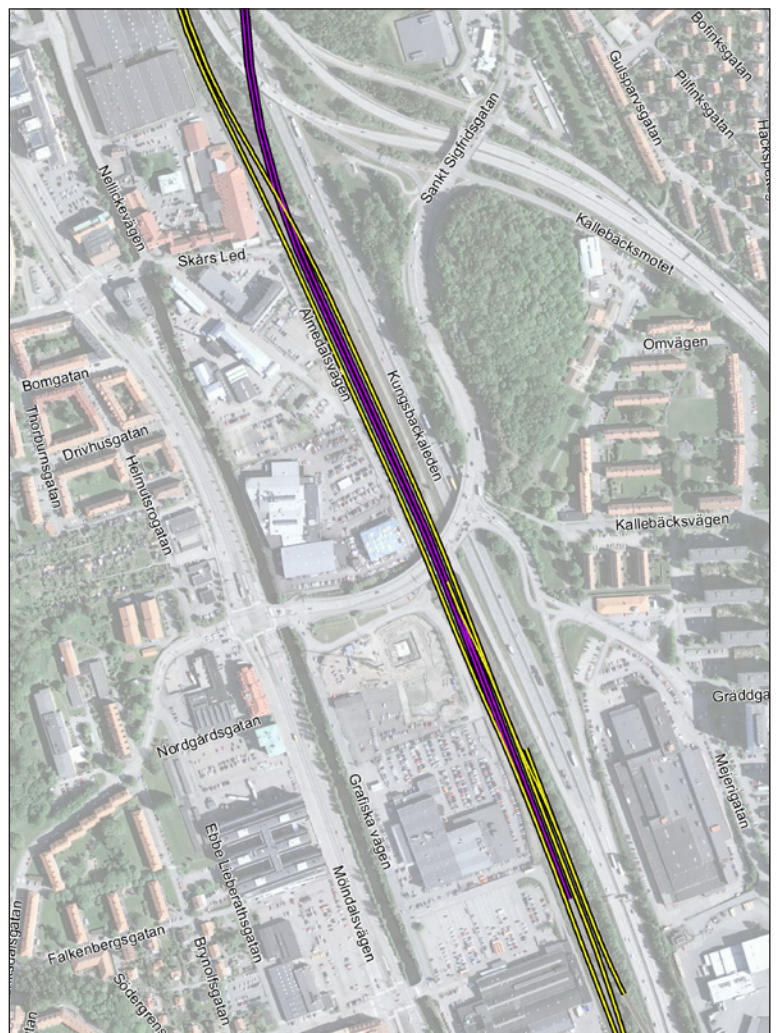
Bakgrund

Vid samrådet i november 2013 presenterades en lösning där Västlänkens anslutning förbereds så att det går att ansluta till den nya Götalandsbanan. Förslaget innebar att en ny bro över E6 (Kungsbackaleden) cirka 400 meter söder om befintlig anslutning till Kust till kustbanan skulle behöva anläggas.

Efter samrådet har en möjlighet att ansluta Västlänken norr om befintlig anslutning till Kust till kustbanan i Almedal utretts. Med denna lösning uppfylls samma funktion som den tidigare lösningen men utan att bygga en ny bro. Detta är en stor kostnadsbesparing och vi har därför valt att gå vidare med detta som alternativ. Hur anslutningen sker till blivande dubbelspår mot Borås (Götalandsbanan) kommer att detaljstuderas i det kommande projekt Göteborg-Borås.

Utformning

Västlänkens tunnel kommer att mynna strax söder om den befintliga mynningen för Gårdatunneln och söder om E6:ans avfart mot riksväg 40. Västlänken går efter tunnelmynningen i ett tråg mellan Västkustbanans norr- och södergående spår och anpassas så att den befintliga vägbron för St. Sigfridsgatan kan vara kvar. I Almedal ska Västlänken anslutas till befintliga järnvägar, söderut mot Kungsbacka (Västkustbanan) och österut mot Borås (Kust till kustbanan). Vi förutsätter ett behov av att kunna vända tåg som kommer norrifrån vilket medfört att ett vändspår har projekterats.



Byggskede

Arbetet inleds med att skapa mer utrymme för schaktarbeten inom tillåtet område genom att provisoriskt flytta Almedalsvägen och Väst kustbanans spår något västerut. Därefter byggs de nya spåren, mellan nuvarande bana och E6. Förutom vändspår byggs bland annat ett nytt södergående spår för Väst kustbanan. Därmed skapas plats för att schakta ut för Väst länkens trågkonstruktion mellan befintligt norrgående spår och det nyanlagda.

Bergschakter och transporter för Väst länken sker via arbetstunnel Skår, vilken redovisades i lägesrapport november 2013.

Väst länken kopplas samman med befintliga banor (Väst kustbanan) i sin södra ände.

Konsekvenser

Den föreslagna lösningen innebär en tydligare handlingsfrihet för hur Götalandsbanan ska anslutas.

Spårområdet breddas och trafiken ökar vilket ökar bullernivåerna i området. Eftersom området redan idag är stort av buller blir dock skillnaden marginell. Under en del av byggtiden ger arbeten på Almedalsvägen störningar för den lokala trafiken.

Vid projekteringen eftersträvas också att minimera markintrången i fastigheterna längs Väst kustbanans västra sida. Almedalsvägen väster om järnvägen påverkas av den föreslagna lösningen och behöver därför flyttas något västerut på en kortare sträcka. Det innebär att Almedalsvägen inte längre kan behållas som genomfartsgata och en nyligen uppförd byggnad behöver troligtvis delvis byggas om. Idag är Almedalsvägen omdelningsväg i de fall Mölndalsvägen stängs för trafik. En konsekvens blir därför att omdelningsvägnätet måste ses över.

Bortvalda alternativ

Det tidigare redovisade alternativet innebar att en ny bro byggdes över spåren för att ansluta Kust till kustbanan. I den pågående planeringen för Götalandsbanan bestäms hur den nuvarande Kust till kustbanan ska ersättas och ifall den nuvarande sträckningen behålls.

Ett annat alternativ något längre österut som inte på samma sätt tar i anspråk Almedalsvägen innebar att St Sigfridsbron måste stängas av för ombyggnad under lång tid. Alternativet förkastades därmed.

Lämna synpunkter

Senast den 12 augusti 2014 vill vi ha dina skriftliga synpunkter. Du kan skicka dem till:

Trafikverket
Ärendemottagningen Väst länken
Box 810
781 28 Borlänge

eller mejla dem till
trafikverket@trafikverket.se

Ange ärendenummer TRV2013/25920

Väst länken är en del av Västsvenska Paketet.

Väst länken ingår i det Västsvenska paketet som är satsningar som görs på vägar och järnvägar för tåg, bussar, spårvagnar, cyklar och bilar. Satsningarna ska bidra till att Västsverige utvecklas på ett bra och hållbart sätt. Det blir lättare att ta sig fram, vi får bättre och attraktivare kollektivtrafik, tillförlitligare transporter för näringslivet, bättre

miljö och utökade pendlingsmöjligheter för alla som vill bo, arbeta eller studera på olika platser i Västsverige. Bakom Västsvenska paketet står Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs Stad, Region Halland, Västra Götalandsregionen och Trafikverket i nära samarbete med Västtrafik och Transportstyrelsen.



Samfinansierat av EU
Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Kruthusgatan 17, 405 33 GÖTEBORG.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se