

Järnvägsplan

# Olskroken planskildhet

Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Kompletterande samrådsredogörelse

TRV 2014/8534

2015-12-21  
14 september 2015



**Titel:** Olskroken planskildhet, Kompletterande samrådsredogörelse

**Utgivningsdatum:** 14 september 2015

**Ärendenummer:** TRV 2014/8534

**Utgivare:** Trafikverket

**Projektchef:** Bo Larsson

**Kontaktperson:** Bo Lindgren, tel. 0771-921 921

**Medverkande konsulter:** SWECO/WSP

**Foton:** Trafikverket om inget annat anges.

**Illustrationer:** Figur 1.2 Metro Arkitekter/COWI, figur 3.1 Metro Arkitekter, figur 3.2 Ramböll/SWECO

**Kartor:** ©Lantmäteriet, dnr 109-2012/4174

**Distributör:** Trafikverket, Kruthusgatan 17, 405 33 GÖTEBORG. Telefon: 0771-921 921, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

# Innehåll

Översiktskarta .....	4
1. Inledning.....	5
2. Samrådsrets .....	6
3. Inkomna yttranden.....	7
3.1 Länsstyrelsen .....	7
3.2 Myndigheter och organisationer .....	14
3.3 Fastighetsägare.....	14
3.4 Allmänheten och verksamhetsutövare .....	15
Bilagor.....	17



# 1. Inledning

Olskroken är en av landets mest intensiva knutpunkter för järnvägstrafik. Trafikverket planerar att inom projekt Olskroken planskildhet bygga om järnvägsspåren i området så att de korsar varandra i olika nivåer.

Sedan förra samrådet om Olskroken planskildhet har Trafikverket gjort ändringar i delar av planerna för Olskroken planskildhet. Vissa förändringar har gjorts efter att Trafikverket har fått synpunkter på tidigare förslag. Spåret till Kombiterminalen och godsbangården Göteborg Norra i Gullbergsvass har utgått, vilket påverkar bland annat Gullbergsån. Åns dragning förändras därmed. Det har även skett kompletteringar med ett sjätte spår över Gamlestadvägen och ny sträckning av en serviceväg. Därtill har en tillfällig etableringsyta som används under byggtiden minskats i utbredning.

Trafikverket tog fram en kompletterande lägesrapport i april 2015 för samråd: Olskroken planskildhet, Samrådshandling kompletterande lägesrapport, TRV2013/25920. I denna beskrivs förändringarna jämfört med den lägesrapport som samråddes om i november 2013. Rapporten lades ut på Trafikverkets hemsida den 13 april 2015 och kungjordes i Göteborgs-Posten, tidningen med tillräcklig täckning i upptagningsområdet enligt lagkrav, samt i Post- och Inrikes Tidningar. Samrådstiden varade fram till 8 maj 2015.



FIGUR 1.2. Illustration av ny lösning. Vy åt öster över Olskroken bangård.

## 2. Samrådsrets

Lägesrapporten skickades också ut på remiss till följande instanser:

- Länsstyrelsen Västra Götaland
- Göteborgs Stad, Stadsledningskontoret
- Regionutvecklingssektariatet, Infrastruktur och kollektivtrafik, Västra Götalandsregionen. Västtrafik har yttrat sig.
- Region Halland. Har ej inkommit med yttrande.
- Göteborgsregionens kommunalförbund
- Naturvårdsverket. Har ej inkommit med yttrande.
- Statens geotekniska institut (SGI)
- Sveriges geologiska undersökningar (SGU). Har ej inkommit med yttrande.
- Riksantikvarieämbetet (RAÄ). Avstår från att lämna yttrande.
- Naturskyddsföreningen. Har ej inkommit med yttrande.
- Räddningstjänsten Storgöteborg. Har ej inkommit med yttrande.
- Västsvenska handelskammaren. Har ej inkommit med yttrande.
- Partihallarnas samfällighetsförening. Har ej inkommit med yttrande.
- Hantverks- & Industrihus i Gbg AB (Higab)
- Florence och Lars-Olof Pilmalm. Har ej inkommit med yttrande.
- Bygga Hem i Göteborg AB
- Jernhusen Verkstäder AB
- Älvstranden Gullbergsvass AB. Har ej inkommit med yttrande.
- Göteborg Olskroken 18-7 AB. Har ej inkommit med yttrande.

Mellan den 15 april och den 10 maj 2015 pågick också samråd om ansökan till mark- och miljödomstolen för projekten Olskroken planskildhet och Västlänken.



**TRAFIKVERKET**

Samrådshandling - planutformning

### Olskroken planskildhet, Göteborgs Stad

Olskroken är en av landets mest intensiva knutpunkter för järnvägstrafik. Vi planerar att inom projekt Olskroken planskildhet bygga om järnvägsspåren i området så att de korsar varandra i olika nivåer. Vi har tagit fram en lägesrapport för ett kompletterande samråd och vill veta vad du tycker.

**Samrådstid:** 13 april till 8 maj 2015.

**Material:** Samrådshandlingen finns på [www.trafikverket.se/olskroken](http://www.trafikverket.se/olskroken)

**Synpunkter:** Skicka dina synpunkter till Trafikverket, Ärendemottagningen, Olskroken planskildhet, Box 810, 781 28 Borlänge eller till [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se) senast den 8 maj 2015. Ange ärendenummer TRV 2014/8534.

**Mer information:** Trafikverkets 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](http://www.trafikverket.se)

FIGUR 2.1. Kungörelseannons införd i Göteborgs-Posten april 2015



## 3. Inkomna yttranden

### 3.1 Länsstyrelsen

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

*Länsstyrelsens ställningstagande*

Länsstyrelsens uppfattning är att verksamhetens påverkan på miljön inom Natura 2000-området Sæveån, nedre delen bör prövas enligt bestämmelserna i 7 kap 28 a och 28 b §§ miljöbalken rörande omläggningen av Gullbergsån. Länsstyrelsen behöver vidare klargöranden kring utformningen av Gullbergsåns strandkanter. Godsspårets omgivningspåverkan ur risksynpunkt behöver belysas. Ett ytterligare godsspår kommer bland annat att påverka den nya detaljplanen för Gamlestadens fabriker. En omlokalisering av kombiterminalen och Göteborg Norra är en förutsättning för järnvägsplanen. Den frågan behöver därför vara utredd innan länsstyrelsen kan tillstyrka järnvägsplanens nuvarande utformning. Vid järnvägens östra anslutning bör utbyggnad till fyrspar mot Partille/Alingsås beaktas.

*Omledning av Gullbergsån*

Att Gullbergsån tas fram från sin nuvarande långa kulvertering är enligt länsstyrelsens bedömning positivt för åns naturvärden, liksom återskapan av flacka släntlutningar i strandkanten med möjlighet till etablering av naturliknande strandväxtlighet. Det bör klargöras om åtgärden innebär att vattendraget återfår naturliknande stränder (om än med erosionsskydd) eller om ån förses med mur i strandlinjen.

Omgrävningen av Gullbergsån och tillhörande anläggande av broar med mera innebär omfattande schaktnings-, spontnings- och pålningsarbete på kort avstånd till Sæveåns Natura 2000-område. Det kan inte uteslutas att byggverksamheten skulle kunna orsaka betydande påverkan på Natura 2000-området om inte särskilda försiktighetsmått vidtas. Länsstyrelsens uppfattning är att verksamhetens påverkan på miljön inom Natura 2000-området bör prövas enligt bestämmelserna i 7 kap 28 a och b §§ miljöbalken. Syftet med prövningen är att säkerställa att tillräckliga skyddsåtgärder vidtas för att undvika påverkan på Sæveåns bevarandevärden, framförallt Sæveålxaxens vandring.

---

*Trafikverkets kommentarer*

Omledningen av Gullbergsån prövas inte i järnvägsplanen utan prövas inom arbetet med Göteborgs Stads detaljplan och i den kommande miljöprövningen av vattenverksamhet.

Utmed huvuddelen av Gullbergsåns nya sträckning anläggs naturliknande slänter. Undantaget är en kortare sträcka mellan Partihandelsgatan och vägbro till Kodammarna, där ån förses med mur i strandkanten. Orsaken till att det inte är möjligt att skapa naturliga slänter där, är av plattshänsyn till Kretslopp och Vattens närliggande anläggning.

I samband med processen för ansökan om tillstånd enligt miljöbalken har samråd hållits med länsstyrelsen gällande Natura 2000-området Sæveån. Trafikverket bedömer att de planerade åtgärderna inte riskerar att leda till betydande påverkan på Natura 2000-området.

Trots denna bedömning är inte frågan om projektets påverkan på Natura 2000-området slutligt avgjord enligt Trafikverkets uppfattning. Mark- och miljödomstolen ska i samband med tillståndsprövningen även bedöma om det krävs ett tillstånd enligt Natura 2000-bestämmelserna. Om domstolen då anser att det krävs ett sådant tillstånd kommer underlaget i Trafikverkets ansökan enligt miljöbalken i denna del vara tillräcklig för att kunna pröva verksamheten enligt 7 kap 28a och 28 b §§.

---

*Sjätte spår över Gamlestadsvägen*

Det är viktigt att belysa vilken påverkan det extra godsspåret över Gamlestadsvägen får på omgivningen. Länsstyrelsen vill upplysa om den ytterligare påverkan på det pågående detaljplanarbetet Gamlestadens fabriker som det extra godsspåret innebär. Det är oklart om stationsläget vid Gamlestaden (Gustavsplatsen) fortfarande är aktuell. För att möjliggöra ett stationsläge behöver spår för persontrafik anläggas närmast Gamlestaden.

---

*Trafikverkets kommentarer*

Järnvägsplanen omöjliggör inte en eventuell framtida station vid Gamlestaden (Gustavsplatsen). Fortsatt dialog förs med Göteborgs Stad i denna fråga och frågor kring det extra godsspårets eventuella omgivningspåverkan.

---

### Stängning av spår till kombiterminal

Länsstyrelsen förutsätter att arbetet med den temporära omlokaliseringen av kombiterminalen och Göteborg Norra är färdigutredd innan aktuell järnvägsplan skickas till Länsstyrelsen för granskning.

---

#### Trafikverkets kommentarer

Göteborgs Stad, Jernhusen och Trafikverket har i en avsiktsförklaring 2014-11-24 kommit överens om en handlingsplan för omlokalisering av kombiterminalen till Sävenäs och med inriktning att nuvarande terminal vid Kruthusgatan ska vara borta vid byggstart 2018. Projektet har påbörjat projektering av det nya läget i Sävenäs.

---

### Framtida järnvägsutbyggnad

En framtida utbyggnad av fyrspar mot Partille/Alingsås bör beaktas vid utformning och anslutning av järnvägen österut så att en sådan utbyggnad inte försvåras.

---

#### Trafikverkets kommentarer

Trafikverkets utformning möjliggör en framtida utbyggnad av fyrspar mot Partille/Alingsås.

## 3.1.1 Kommuner

### Göteborgs Stad

*Järnvägsplanens påverkan på fastigheter, tomträtter, mark, vegetation med mera*

Göteborgs Stad anser att det av samrådshandlingen är svårt att göra en helhetsbedömning av hur kommunal mark, byggnader och andra anläggningar kommer att påverkas av järnvägsprojektet. Den kompletterande lägesrapporten är bristfällig och staden anser att det är av väsentlig betydelse att snarast få ett tydligt underlag från Trafikverket som visar hur tillfälliga och permanenta ianspråktaganden för järnvägen ser ut.

Fastigheterna Olskroken 35:14, 35:15, 35:16 och 35:17 ägs av kommunen och upplåts med tomt rätt. Figur 1 i lägesrapporten innehåller otydliga markeringar och det är i övrigt svårt att bedöma hur fastigheterna kommer att påverkas. Utifrån materialet gör staden tolkningen att bebyggelsen på fastigheterna Olskroken 35:16 och 35:17 måste rivras och bebyggelse Olskroken 35:15 byggas om och anpassas eftersom Trafikverket behöver ta mark i anspråk för godstågsviadukten. Trafik längs med fastigheten Olskroken 35:14 blir inte längre möjlig då den södra delen av Fruktgatan stängs för trafik.



FIGUR 3.1. Ny serviceväg till Olskrokens depå



---

### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket och Göteborgs Stad har sedan det kompletterande samrådet haft fortsatt dialog om behovet av mark för järnvägen samt vilka fastigheter som berörs och vilka som behöver rivras. Trafikverkets ambition är att bli överens med staden om allt detta och hur tillträdet till fastigheterna under byggskedet och senare driftskedet ska ske.

I den löpande dialogen mellan Göteborgs Stad och Trafikverket har frågor som nämns ovan klargjorts. Trafikverket har gjort samma bedömning vad gäller Olskroken 35:15, 35:16 och 35:17 som Göteborgs Stad nämner i sitt yttrande.

---

### *Olskroken 35: 17 (Westsamhuset)*

Göteborgs Stad anser att det inte framgår tydligt av samrådshandlingen att Westamhuset, som ägs av Bygga Hem AB, kommer att behöva rivras på grund av hamnviaduktens radie och att spår till kombiterminal försvinner. Idag bedrivs ett kommunalt vård- och akutboende för hemlösa. Göteborgs Stad förutsätter att Trafikverket kan ordna en godtagbar lösning för flytt av verksamheten till nya lokaler. Full normal drift av verksamheten måste kunna garanteras till halvårsskiftet 2018.

På fastigheten äger även Bygga Hem AB en byggnad vilken används för kommersiell verksamhet. Järnvägsspår för gods- och persontrafik planeras att placeras nära byggnaden, dessutom i en sväng. Det blir troligen inte möjligt att fortsätta bedriva kommersiell verksamhet i byggnaden vare sig under eller efter byggnationen, befarar Göteborgs Stad, vilket innebär att värden går förlorade för Bygga Hem samt kostnader och olägenheter för bolaget.

---

### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket har vid framtagande av järnvägsplan försökt att minimera intrång på fastigheter som berörs av järnvägsutbyggnaden och i den mån det varit möjligt, anpassa den nya järnvägssträckningen och utbyggnaden av densamma utifrån befintliga verksamheter. I detta fall har Trafikverket dock kommit fram till en järnvägsplan som innebär att fastigheten inte bedöms bli lämplig för sina ändamål efter utbyggnad och som därmed avses lösas in i sin helhet.

---

### *Gullbergsån*

Trafikverkets förslag gällande omledning och bearbetning av Gullbergsån är positivt för att kunna skapa bättre ekologiska förutsättningar både på land och i vatten.

Förslaget får inte leda till att Gullbergsåns ekologiska och kemiska status försämras. Ett sätt att förbättra statusen är exempelvis att minska dagvattenbelastning och skapa ekologiskt funktionella kantzoner. Det finns behov av att avsätta ytor i anslutning till vattendrag, dels för viss infiltration av dagvatten, dels för att avleda eller hålla vatten vid översvämningar. Ett meandrande flöde är bra för naturvärden, vattenrening och flödesutjämning samt kan ha en positiv effekt för friluftsliv. I Gullbergsån finns knölnate och spetsnate, vilka är rödlistade och skyddas enligt artskyddsförordningen bilaga 2. Det är viktigt att se till att bestånden inte påverkas av byggnationen. Göteborgs Stad önskar ett resonemang kring påverkan på växt- och djurliv inklusive fågelliv och fiskvandring i ån.

Den föreslagna omledningen av Gullbergsån bedöms komma att beröra kommunal mark. Det finns en risk med att lägga ån nära stadens befintliga kritiska ledningar. I den miljöbedömning som har gjorts saknas ett beaktande av vilken miljöpåverkan stadens verksamhet har i området. Miljöbedömningen behöver kompletteras för att kunna avgöra vilket alternativ av omledning av ån som blir bäst för miljön i ett större perspektiv. Ifall samrådets förslag ligger kvar efter en utökad miljöbedömning behöver Trafikverket visa på hur funktion och åtkomst till ledningar och anläggning i området säkerställs under och efter byggtiden, samt visa att ledningar och anläggningen inte skadas. Riskanalys och kontrollprogram behöver göras.

Göteborgs Stad anser att den nya vägbron för Partihandelsgatan bör byggas med en bredd på 13,5 meter för att möjliggöra god standard för alla förekommande trafikslag. Omledning av Gullbergsån bör inte omöjliggöra utbyggnad av framtida kollektivtrafik genom Gullbergsvass och Partihandelsområdet.

---

### Trafikverkets kommentarer

Omledningen av Gullbergsån prövas inte i järnvägsplanen utan prövas inom arbetet med Göteborgs Stads detaljplan och i den kommande miljöprövningen av vattenverksamhet.

Trafikverket bedömer att miljö kvalitetsnormerna för vatten kommer att klaras.

För arter som omfattas av artskyddsförordningen kommer skyddsåtgärder tas fram i samråd med länsstyrelsen. För knölnate planeras en inventering inför byggskedet, så att eventuellt förekommande individer kan flyttas. Spetsnate har inte påträffats vid de senaste inventeringarna av Gullbergsån. Dispens för flytt av dessa arter krävs enligt artskyddsförordningen.

Gällande närheten till Kretslopp och Vattens anläggning så är det Göteborgs Stad själva som reglerar åtkomsten till marken i detaljplan. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att arbeta för att minimera påverkan på anläggningen. Fortsatt dialog kommer att föras med Kretslopp och Vatten.

---

### Stängning av spår till kombiterminalen samt Göteborgs norra godsbangård

En stängning av järnvägsspåren till kombiterminalen och Göteborgs norra godsbangård innebär stora konsekvenser för de pågående järnvägsfunktionerna, samt arbetet med Västlänkens jämvägsplan. Dessa genomförandekonsekvenser är ännu inte beskrivna men en arbetsgrupp med berörda parter arbetar med frågan. Göteborgs Stad förutsätter att dessa konsekvenser kan lösas på ett tillfredsställande sätt. Vidare anser staden att den norra godsbangården inte ska flyttas inom den tidsrymd som järnvägsplanen förutsätter.

I översiktsplan för Göteborg finns reserverat för framtida kollektivtrafik genom Gullbergsvass och vidare genom Partihandelsområdet till Gamlestaden. När spår till Göteborg Norra kombiterminal utgår, har Göteborgs Stad intresse av att överta och använda bron över E6 för stadens kollektivtrafik samt för att knyta ihop Gamlestaden med centrala staden och Gullbergsvass. Detta är viktigt för framtidens utbyggnad av Gullbergsvassområdet. Vid ett framtida övertagande av järnvägsbron behöver bron vara besiktigad och i gott skick.

Göteborgs Stad anser att järnvägsbron över väg E6 till Jernhusens kombiterminal inte ska byggas om till vägbro. Den trafik som genereras av Olskroksdepån ska angöra Partihandelsgatan öster om E6 istället för det som föreslås i samrådsunderlaget, att angöra Kruthusgatan.

Om spåren till Jernhusens kombiterminal

försvinner kan det behövas en ny lokalisering av kombiterminalen. Ifall en ny lokalisering av kombiterminalen inte är möjlig innebär det svårigheter för järnvägsplanen och den detaljplan som skall vara antagen innan järnvägsplanen kan fastställas. Detaljplanens handlingar och samråd kan behöva göras om.

---

### Trafikverkets kommentarer

Trafikverket förutsätter, som staden gör, att genomförandekonsekvenserna av stängningen av järnvägsspåren till kombiterminalen och Göteborgs norra godsbangård kan lösas på ett tillfredsställande sätt. Göteborg Stad, Jernhusen och Trafikverket har i en avsiktsförklaring 2014-11-24 kommit överens om en handlingsplan för omlokalisering av kombiterminalen till Sävenäs och med inriktning att nuvarande terminal vid Kruthusgatan ska vara borta vid byggstart 2018. Projektet har påbörjat projektering av det nya läget i Sävenäs.

Trafikverket noterar även Göteborg Stads intresse att överta den aktuella järnvägsbron över E6 för stadens framtida kollektivtrafik.

---

### Ny serviceväg till Olskrokens depå (EuroMaint)

Föreslagen ombyggnad av befintlig järnvägsbro till vägbro och tillfart till EuroMaint kommer att påverka trafiken inom Gullbergsvass. Nuvarande tillfartsväg till EuroMaint är från Partihandelsgatan och cirka 380 meter lång. Den av Trafikverket föreslagna vägen till EuroMaint skulle bli betydligt längre, cirka 1,3 kilometer.

Göteborgs Stad föreslår att den nya vägen som Trafikverket planerar att bygga från Partihandelsgatan till befintlig pumpstation, som ligger mellan Partihandelsgatan och ny järnvägsbro för Västlänken, förlängs så att den istället kan vara tillfart till EuroMaint. Vägen skulle bara vara cirka 260 meter lång och gå under den nya järnvägsbron för Västlänken och över ledningar under E6. Detta förslag innebär att lastbilstrafik undviks genom Gullbergsvassområdet - ett område som kommer att planeras för bostäder och kontor.

Göteborgs Stad förutsätter att ny angöring och inlastningsmöjlighet till fastigheten 35: 15 anordnas, så att nuvarande funktion uppnås i sin helhet.

Det är svårt att utifrån aktuell samrådshandling avgöra hur stadens ledningar berörs av den nya servicevägen. Staden förutsätter att Trafikverket kommer med en mer detaljerad ritning som möjliggör en korrekt bedömning.

---

### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket noterar frågan. Lösning av tillfartsväg utreds i dialog med Göteborgs Stad.

---

#### *Gång- och cykelvägar*

Göteborgs Stad poängterar vikten av tydliga, gena och trygga gång- och cykelvägar. Möjligheten att ta sig fram till fots eller cykel får inte försämrats i området. Varje tillkommande bro bör ha möjligheter för trygg och säker gång- och cykeltrafik.

I förslaget anges "Möjlig gång- och cykelbro" längs den nya järnvägsbron för Västlänken över E6. Funktionen på nuvarande bro till Olskrokens depå för fotgängare och cyklister vidare österut, försvinner i och med genomförandet av Olskrokens planskildhet. Det är viktigt att fortsatt funktion för fotgängare och cyklister kan säkerställas på den nya järnvägsbron för en smidig koppling till Partihandelsgatan.

Vad gäller cykelvägen från västra sidan av E6 är det viktigt att den går längs med Gullbergsån och vidare in på Partihandelsgatan för att få en kontinuitet i cykelnätet som bidrar till rekreation och tillgänglighet till området.

---

### *Trafikverkets kommentarer*

I dialog med staden utreds vilka gång- och cykelvägar som bör anläggas inom området. Trafikverket avser inte omöjliggöra dessa stråk genom utbyggnad av järnväg. Den mark som behöver tas i anspråk för gång- och cykelvägar säkras upp i detaljplan.

---

#### *Sjätte spår över Gamlestadsvägen*

Göteborgs Stad är angelägen om att i aktiv samverkan med Trafikverket delta i den fortsatta planeringen av Västlänkens anslutning till befintligt järnvägssystem, då staden ser samordningsvinster för en flytt av Sävenäs pendeltågstation till ett läge närmare Gamlestaden. Av Trafikverkets samrådsredogörelse för järnvägsplaner Olskroken planskildhet och Västlänken, framgår att en ny spåranslutning till postterminalen har arbetats fram i nära samarbete med Postnord och Göteborgs Stad samt att järnvägsplan för Olskroken planskildhet inte omöjliggör en framtida ny pendeltågstation närmare Gamlestaden.

Göteborgs Stad bygger just nu ett nytt resecentra på Gamlestads torg. Det är viktigt att nya järnvägsspår som kommer att byggas mellan

befintliga järnvägsspår och Malmsjögatan inte endast möjliggör byggnation av en ny pendeltågstation utan även anläggs på så vis att pendeltågstation går att anlägga senare utan ombyggnation. Spåren bör förberedas så att framtida perronger möjliggörs.

Ny gång- och cykelbro bör planeras så att den kan kompletteras med hiss och trappor till den framtida pendeltågstationens perronger.

Vid utbyggnad av spår mot Malmsjögatan måste hänsyn tas till utformning av slänten mot gatan. Ny bro för femte och sjätte spåret kommer att påverka gatuhöjd på Gamlestadsvägen och del av Malmsjögatan vid Gamlestadsvägen. Detta måste samordnas med detaljplan för Gamlestaden.

I området har Göteborgs Stad korsande och långsgående ledningar. Staden behöver mer detaljer än det som framgår i samrådet för att kunna bedöma hur förslaget påverkar ledningarna. Inom planområdet finns en gångbar kulvert där det idag är förlagt en fjärrvärmeledning som påverkas av förslaget. Ledningen utgår från en kammare som ligger mellan fastigheten Olskroken 35:15 och Olskroken 35:14 och ansluter mot EuroMaint (ägare är Jernhusen). Denna gångbara kulvert är känslig för sättningar vid eventuella pålningsarbeten i samband med byggandet av spårvägsbroar. Den nya servicevägen kan även påverka fjärrvärmeledningens läge. Ombyggnaden av spåren kan påverka befintlig fjärrvärmeledning i Rotfruktsgatan på så sätt att det krävs en omläggning av densamma. Göteborgs Stad förutsätter att exploatören bekostar eventuella omläggningar av befintliga ledningar.

---

### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket noterar stadens skrivningar om sjätte spåret över Gamlestadsvägen och ny pendeltågstation med mera. Trafikverket deltar självklart i fortsatt dialog med Göteborgs Stad om eventuell omgivningspåverkan från det sjätte spåret. Trafikverket påpekar dock åter att inga fysiska förberedelser görs för en eventuell framtida station vid Gamlestaden men järnvägsplanen omöjliggör inte en sådan.

Hantering av ledningar kommer att klarläggas i det fortsatta projekteringsarbetet.

---

#### Etableringsyta under Partihandelsförhindelsen

I aktuell samrådshandling visas endast en etableringsyta. Ytor som Trafikverket vill ta i anspråk med tillfällig nyttjanderätt måste utformas i samråd med Göteborgs Stad och projektets tillfälliga användning av marken med andra projekt i staden.

Göteborgs Stad har för avsikt att införa busslinje genom Partihandelsgatan under byggnation av Gamlestads torg och ny vägtunnel. Ny etableringsyta bör samordnas med stadens tänkta bussgata genom Partihandelsområde.

Göteborgs Stad behöver ha åtkomst till sina ledningar i området. Upplag eller etablering på ledning är inte acceptabelt. Stadens åtkomst till ledningar behöver diskuteras med Trafikverket.

---

#### Trafikverkets kommentarer

Staden har via mail bekräftat att de accepterar aktuell etableringsyta under Partihandelsförhindelsen.

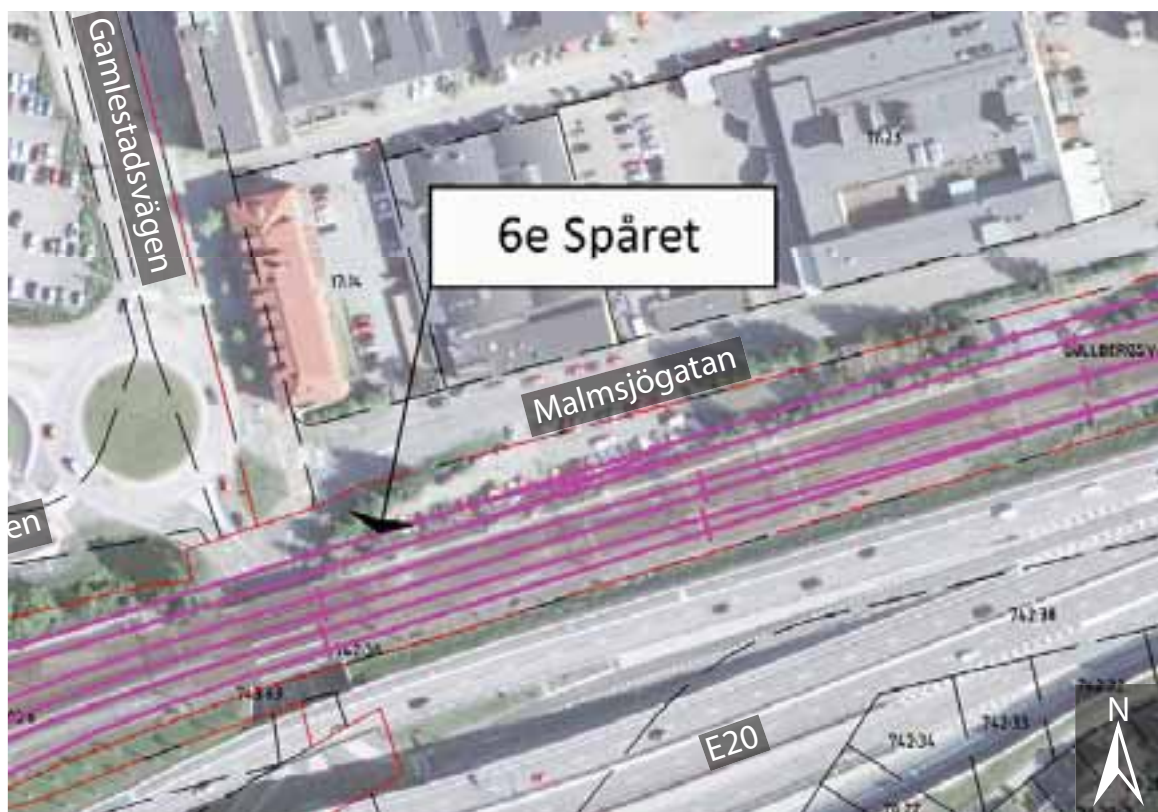
---

#### Transporter av farligt gods

Den spårbreddning som planeras på Västra Stambanans norra leder till att järnvägstransporter med farligt gods framöver kommer att kunna ske närmare intilliggande fastigheter norrut.

En av de fastigheter som kommer att beröras är Olskroken 18:7 (Gamlestadens fabriker). Inom denna fastighet pågår arbete med att ta fram en ny detaljplan. Inom ramen för detta planarbete har en översiktlig riskutredning genomförts. Denna visar på en förhöjd risknivå i hela planområdet och en kraftigt förhöjd risknivå i planområdets södra och sydvästra del. Den bebyggelse som planeras inom Gamlestadens fabriker är utsatt för risknivåer från omgivande järnvägstrafik på Västra Stambanan, Skäran, Hammaren, Triangelspåret, Norge/Vänerbanan samt Marieholmsbron/Godstågsviadukten. Farligt gods transporteras även med lastbil på E20 söder och väster om Gamlestadens fabriker samt på Partihallsförbindelsen.

Göteborgs Stad vill betona att nu föreslagen kapacitetshöjning/breddning av Västra Stamba-



FIGUR 3.2. Sjätte spår över Gamlestadsvägen



nan (inom detaljplan för Olskroken planskildhet) ingår i ett mönster över tid att antalet godstransportleder runt Gamlestadens fabriker har ökat och förväntas fortsätta öka. Statens roll att på lämpligt vis stötta fastighetsägaren till Olskroken 18:7, som ur riskhänseende har "pålagts alltmer" över åren, behöver klarläggas.

---

#### **Trafikverkets kommentarer**

Projektet har utrett riskerna från farligt gods och föreslagit åtgärder utifrån de krav som finns på byggande av järnväg i Lag om byggande av järnväg. Den föreslagna spårbreddningen, vilket innebär att farligt gods kommer närmare ett antal fastigheter, kommer att kompenseras med åtgärder för de fastigheter som bedöms behöva dessa på grund av att spåret kommer närmare.

En sammanställning av de infrastrukturförändringar som införts runt Gamlestaden visar på både fördelar och nackdelar.

De främsta fördelarna för området har varit att Triangelspåret, enligt prognoserna då riskanalyserna utfördes, minskat andelen transporter av farligt gods förbi området med 50-75% på grund av att godset inte behöver åka till Sävenäs och vända. En annan fördel är att spår hamnade längre från området i och med dubbelspår på Norge/Vänerbanan.

En nackdel från risksynpunkt är att Partihallsförbindelsen innebar att en farligt-gods-led kom närmare området. Avståndet till Partihallsförbindelsen är dock så pass stort att det bara är olyckor med stort påverkansområde som utsläpp av giftig eller brandfarlig gas som påverkar området. Dessa olyckor har ett såpass stort påverkansområde att de hade påverkat området även om Partihallsförbindelsen inte byggts och transporterarna istället gått på E20/Alingsåsleden.

En bedömning utifrån de olika utförda riskanalyserna är att risknivån för området hade varit högre för området om infrastrukturprojekten inte genomförts, främst på grund av den minskning av transporter förbi området som Triangelspåret bidragit till.

---

#### **Övrigt**

För framtida ombyggnation av järnväg till annan användning samt vägen till pumpstationen gäller Göteborgs Stads anvisningar för *Arbeten under mark för att skydda VA-anläggningar i Göteborg och grannkommuner*.

Göteborgs Stad förutsätter att Trafikverket ersätter kommunen för de kostnader som uppkommer för staden på grund av projekt Olskroken planskildhet, enligt gällande ordning. Det gäller till exempel permanenta intrång på kommunal mark.

Göteborgs Stad ser fram emot fortsatt samverkan med Trafikverket i projekt Olskroken planskildhet.

---

#### **Trafikverkets kommentarer**

Trafikverket noterar stadens övriga synpunkter.

När det gäller ersättningskrav styrs framtagande av järnvägsplanen av Lagen om byggande av järnväg. Beträffande ersättning för skada och intrång på grund av genomförandet av järnvägsplanen hänvisas till expropriationslagen. I övrigt gäller allmänna skadeståndsregler. De i lag fastlagda ersättningsprinciper som kommer till uttryck i lagen är styrande för Trafikverkets reglering av inlösen, intrång och annan skada. Trafikverket kommer att ersätta inlösen, intrång och annan skada enligt gällande lag.

---



### 3.2 Myndigheter och organisationer

#### Sveriges Geotekniska Institut (SGI)

Institutet konstaterar att underlaget är av informativ karaktär utan teknisk beskrivning. De har därför inte möjlighet att ta ställning till specifika påståenden. I fallet med släntlutningar mot Gullbergsån, samt huruvida stödmurar i andra delar av området erfordras eller ej, är det viktigt att släntstabiliteten kontrolleras och därför förutsätter man att erforderliga utredningar utförs. De geotekniska förutsättningarna avseende det sjätte spåret måste också klarläggas, påpekar SGI.

---

#### Trafikverkets kommentarer

Erforderliga utredningar kommer att utföras i projektet, både gällande sjätte spåret och övriga ingående delar.

---

#### Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

GR vill understryka vikten av att i den fortsatta planeringen och framtagandet av järnvägsplan för Olskroken planskildhet samordna arbetet med angränsande projekt för att säkerhetsställa god kapacitet och goda trafikeringsmöjligheter på befintliga och tillkommande järnvägsbanor. Beakta till exempel det arbete som pågår om omlokalisering av spårbunden verksamhet i Gullbergsvass.

---

#### Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar detta.

---

#### Västtrafik

Västtrafik har inga synpunkter men önskar vara med i det fortsatta arbetet i de frågor som rör kollektivtrafiken.

---

#### Trafikverkets kommentarer

Trafikverket noterar detta.

### 3.3 Fastighetsägare

#### Higab AB

Higab ser positivt på den nya dragningen under förutsättning att ny angöring och inlastningsmöjlighet till fastigheten 35:15 anordnas så att nuvarande funktion uppnås i sin helhet.

---

#### Trafikverkets kommentarer

Kontinuerlig dialog förs mellan Trafikverket och fastighetsägaren. Parterna arbetar för en lösning som innebär att samtliga funktioner upprätthålls.

---

#### Jernhusen AB

Jernhusen är fastighetsägare till kombiterminalen i Gullbergsvass och anser att Göteborg behöver en citynära kombiterminal för att effektivt och resurssnålt hantera varor. Följaktligen finns behov av att vidmakthålla eller nyetablera en välbelägen terminal av bestående karaktär som dessutom har långsiktiga möjligheter att utvecklas. Därför motsätter sig Jernhusen att spåren till kombiterminalen i Gullbergsvass stängs med mindre än att det finns ett alternativ som kan ersätta nuvarande terminal och med framtida utvecklingsmöjligheter. Jernhusen är gärna med och tar fram alternativ till Gullbergsvass och på så sätt bidrar till att såväl projekt Västlänken som Olskroken planskildhet kan genomföras enligt plan.

Ett sjätte spår över Gamlestadvägen tillför kapacitet i ett kritiskt snitt och är av betydelse för funktioner i Olskrokens depå liksom för Sävenäsområdet, inklusive en möjlig framtida kombiterminal där. Jernhusen är beredda att fortsätta diskussioner omkring ny infartsväg till Olskroken och andra frågor som behöver hanteras.

---

#### Trafikverkets kommentarer

Trafikverket förutsätter att genomförandekonsekvenserna av stängningen av järnvägsspåren till kombiterminalen och Göteborgs norra godsbangård kan lösas på ett tillfredsställande sätt. Göteborgs Stad, Jernhusen och Trafikverket har i en avsiktsförklaring 2014-11-24 kommit överens om en handlingsplan för omlokalisering av kombiterminalen till Sävenäs och med inriktning att nuvarande terminal vid Kruthusgatan ska vara borta vid byggstart 2018. Projektet har påbörjat projektering av det nya läget i Sävenäs.

### Bygga Hem i Göteborg AB

Bygga Hem i Göteborg AB innehar fastigheten Olskroken 35:17 med tomträtt och äger en byggnad belägen på fastigheten, vilken används för kommersiell verksamhet.

Bygga Hem vill inledningsvis framhålla att bolaget inte generellt ser anledning att motsätta sig projektet. Däremot skulle den föreslagna planen innebära påtagligt negativa konsekvenser för Bygga Hem.

Som järnvägen nu är planerad skulle järnvägsspår placeras oerhört nära byggnaden. Det är dessutom fråga om järnvägsspår i en sväng. På grund av det buller, skakningar med mera som trafiken och spåren skulle medföra, kan Bygga Hem inte se att det skulle vara möjligt att fortsatt bedriva kommersiell verksamhet där vare sig under eller efter byggtiden. I sådant fall skulle stora värden gå förlorade för Bygga Hem och medföra stora kostnader och olägenheter för bolaget.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket har vid framtagande av järnvägsplan försökt att minimera intrång på fastigheter som berörs av järnvägsutbyggnaden och i den mån det varit möjligt anpassa den nya järnvägssträckningen och utbyggnaden av densamma utifrån befintliga verksamheter. I detta fall har Trafikverket dock kommit fram till en järnvägsplan som innebär att fastigheten inte bedöms bli lämplig för sina ändamål efter utbyggnad och som därmed avses lösas in i sin helhet.

---

### 3.4 Allmänheten och verksamhetsutövare

Ett fåtal yttranden från allmänheten och verksamhetsutövare inom området registrerades under samrådet. Följande synpunkter kunde noteras.

- In- och utfart i öster och väster till området (Partihallarna) måste säkerställas under byggtiden och för framtiden. Man förutsätter att information sker löpande om hur dessa frågor löses.
- Det är rimligt och lämpligt att Trafikverket åtgärdar den bristfälliga gång- och cykelöverfarten mellan Olskroken och området vid den attraktiva Skansen Lejonet i samband med projektet. En ny genomtänkt passage önskas.
- Trafikverket har felaktigt påstått att överenskommelse tecknats med Räddningstjänsten.
- Yttrandetiden anses för kort.
- Ny pendeltågstation vid Gamlestaden istället för Sävenäs.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

- Trafikverkets ambition är att tillgängligheten för alla i möjligaste mån ska bibehållas både under byggtiden och för framtiden. Information sker kontinuerligt både i direktkontakter, via nyhetsbrev och på hemsidan.
  - Gång- och cykelväg mellan Olskroken och Skansen Lejonet hanteras i järnvägsplan och detaljplan för Västlänken.
  - Fortsatt samverkan i säkerhetsfrågor kommer att ske med Räddningstjänsten under projekteringen.
  - Yttrandetiden var något längre än den lagstadgade minimetiden om tre veckor.
  - Ny station vid Gamlestaden är i första hand en fråga för Göteborgs Stad.
-



# Bilagor

# Planlägningsbeskrivning Olskroken planskildhet 2015-08-20

## Olskroken planskildhet i Göteborg.

Med hjälp av denna planlägningsbeskrivning får du information om hur projektet har planlagts hittills och hur planprocessen ser ut fram till granskning hösten 2015

### NY LAGSTIFTNING

Den 1 januari 2013 infördes ändringar i Väglagen (1971:948) och Lag om byggande av järnväg (1995:1649). Det innebär bland annat att den fysiska planeringen av transportinfrastruktur sker i en sammanhållen planeringsprocess. I detta sammanhang infördes även begreppet *planlägningsbeskrivning*. I denna klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras och när samråd är tänkt att genomföras. Planlägningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planlägningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Mer information om detta hittar du på [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

### Ändamål med projektet

Ändamålet med Olskroken planskildhet är att öka järnvägens kapacitet och framkomlighet samt öka driftsäkerheten i hela Västsveriges järnvägssystem. De planerade spåren är avsedda för att underlätta för både person- och godstransporter i Göteborg och Västsverige. Noden Olskroken byggs ut till en fullt planskild knutpunkt för att förbättra dagens tågtrafik och skapa förutsättningar för ökad tågtrafik och för ny och hållbar stadsutveckling. Projektet bidrar genom detta till ett attraktivt, växande och hållbart Västsverige.

Projektmålen är definierade utifrån vad staden, omvärlden samt Trafikverket behöver. Det ska vara rätt anläggning såväl i byggskedet som färdig anläggning med de fem värdeorden attraktiv, tillgänglig, hållbar, tidstäl och trygg.

- Rätt anläggning för staden och omvärlden
  - Anläggningen väl integrerad i stadsmiljön
  - Effektiv markanvändning
  - Minimerad omgivningspåverkan
  - Rätt utformad ur såväl livscykel- som klimatperspektiv
  - God och säker framkomlighet för alla i alla skeden
- Rätt anläggning för Trafikverket
  - Robust och flexibel anläggning
  - Underhållsvänlig anläggning
  - Kostnadsoptimerad anläggning



## Vad har hänt?

Olskrokens planskildhet har planerats och utretts tillsammans med Västlänken sedan 2001 med både idéstudie/förstudie och järnvägsutredning. Beslut om Västlänken och dess finansiering togs under 2007 och 2010 medan finansieringsbeslutet för Olskroken planskildhet kom först i samband med Nationell plan 2014. Sedan 2013 pågår arbetet med att ta fram en järnvägsplan för utbyggnaden.

Regeringen beslutade 2014-06-26 att tillåta att Västlänken och Olskroken planskildhet byggs i Göteborgs Stad. Tillåtligheten är given under följande 6 villkor som handlar om att

1. begränsa negativa konsekvenser för kulturmiljön
2. upprätta en masshanteringsplan
3. upprätta en plan för att begränsa energianvändning samt utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar
4. utarbeta riktlinjer för att minimera risken för översvämningar
5. upprätta ett kontrollprogram för skydd av ytvatten och grundvatten
6. utarbeta en plan för säkerhet så att självutrymning möjliggörs i tunneln

För övrigt förutsätter regeringen att

- öppna schakt i känsliga miljöer så långt möjligt begränsas i omfattning och tid,
- 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 m m samt
- har en hög ambitionsnivå i den gestaltningsmässiga utformningen av anläggningen då Västlänken kommer att byggas i känslig miljö.

## Så här har vi arbetat med järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)

Syftet med järnvägsplanen är bland annat att säkra rätten till den mark som behövs för utbyggnaden. I järnvägsplanen ingår även att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I MKB - dokument redogörs för projektets miljöpåverkan och förslag till åtgärder för att minska negativ påverkan. Länsstyrelsen förväntas godkänna den gemensamma MKB'n för Västlänken och Olskroken planskildhet hösten 2014. Parallellt med järnvägsplanen görs även ändrade och nya detaljplaner som säkrar att utbyggnaden inte strider mot gällande planer.

Under arbetet med järnvägsplanen har Trafikverket tagit fram en lägesrapport november 2013 för Västlänken där planerna för Olskroken beskrivs. Denna sändes på remiss till myndigheter och organisationer. Under remisstiden genomförde vi samråd genom öppet hus i Älvrummet vid tre tillfällen där både fastighetsägare och allmänhet hade bjudits in.

En vecka i juni 2014 genomfördes en informationsutställning i Nordstan om Västlänken och Olskroken planskildhet i samverkan med Göteborgs Stad och Västrafik.

Hösten 2012 bildades en referensgrupp med flertalet representanter från Västsvenska Paketets parter samt länsstyrelsen och Räddningstjänsten. Syftet med gruppen är dialog och förankring av frågor som kontinuerligt kommer upp under projekteringen av Västlänken och Olskroken planskildhet.

Referensgruppen har hittills haft 11 sammanträden. Trafikverket har dessutom träffat Göteborgs Stad

varannan vecka för kontinuerlig avstämning av gemensamma frågor som rör detaljplan och järnvägsplan.

Kontinuerligt samråd och informationsträffar har hållits med många fastighetsägare och intressenter som berörs av Olskroken planskildhet.

### **Så här arbetar vi med detaljplanerna**

Göteborg Stad har påbörjat arbetat med nya detaljplaner för Olskroken. Samråd om dessa planeras att genomföras under november 2015.

### **Hur har du kunnat påverka?**

Projektet har en hemsida med information om projektet som uppdateras kontinuerligt. Här finns även uppgifter för att kunna ta kontakt med projektet.

I samband med våra informationsträffar, samrådsutställningar i Nordstan och öppet hus i Älvrummet välkomnade projektet skriftliga synpunkter på projektet. Tanken med detta var att få nya fakta som eventuellt kan förbättra anläggningen inom de ramar som finns. Många frågor gäller buller och vibrationer och byggskedet.

Remissvar från organisationer och myndigheter har hanterats i våra kontinuerliga träffar.

Med färdig fastighetsförteckningen som underlag bjöd Trafikverket in till samråd för både Västlänken och Olskroken planskildhet under oktober 2014.

Samrådet innebar att vissa förändringar i planförslaget genomfördes. Spåret till Kombiterminalen och godsbangården Göteborg Norra i Gullbergsvass togs bort som bland annat påverkar Gullbergsån. Även ett sjätte spår över Gamlestadvägen tillkom samt en ny sträckning av en serviceväg. Förändringarna i projektet kommunicerades i en kompletterande lägesrapport och samråd våren 2015. Inför den planerade granskningen hösten 2015 hanteras inkomna synpunkter i en kompletterande samrådsredogörelse till den med Västlänken tidigare gemensamma Samrådsredogörelsen daterad 2014-12-01.

### **Hur kan du påverka framöver?**

Under granskningen finns den formella möjligheten att åter lämna synpunkter på järnvägsplanen. Granskningshandlingarna kommer att finnas tillgängliga under minst tre veckor senare under hösten 2015.

Därefter kommer Trafikverket bearbeta de synpunkter som kommit in under granskningen, göra eventuella justeringar och därefter lämna över planen för fastställande. Den vinner laga kraft efter regeringens hantering av eventuella överklaganden.

### **Tidplan**



### **Vill du veta mer?**

Gå in på projektets hemsida [www.trafikverket.se/olskroken](http://www.trafikverket.se/olskroken)





**TRAFIKVERKET**

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

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