

## 4.7 Remissomgång november 2013

Yttranden redovisas för varje remissinstans med Trafikverkets svar och kommentarer av sakfrågorna. Kommentarer redovisas nedan med blå färgkod för remissomgången som ägde rum i november 2013.

### 4.7.1 Länsstyrelsen

Länsstyrelsen i Västra Götaland Kontinuerliga samråd mellan Trafikverket och länsstyrelsen har förevarit under framtagandet av järnvägsplanen. Här har länsstyrelsens synpunkter bemötts och diskuterats. Nedan sammanfattas länsstyrelsens yttrande samt Trafikverkets kommentarer på detta.

#### Synpunkter

Länsstyrelsen anser att framförallt påverkan under byggtiden, på exempelvis framkomlighet, bullerpåverkan samt värdefulla natur- och kulturmiljöer behöver beskrivas djupare än vad som görs i samrådshandlingen.

#### Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att det är av stor vikt att bilden på påverkan på kulturmiljön förtydligas. Vidare betonar länsstyrelsen återigen nödvändigheten av att tillräckliga arkeologiska undersökningar utförs, så att läget för bland annat befästningslämningarna kan fastställas.

---

#### Trafikverkets kommentarer

Påverkan på kulturmiljön redovisas i den godkända MKB:n. Omfattningen av arkeologiska undersökningar har godkänts av länsstyrelsen under arbetets gång.

---

#### Påverkan på allmänheten under byggtiden

Länsstyrelsen anser att påverkan av störningar såsom ökat buller, luftföroreningar, trafikomläggningar och transporter bör beskrivas tydligare liksom åtgärder för att minimera denna påverkan.

---

#### Trafikverkets kommentarer

Påverkan på allmänheten under byggtiden finns redovisat i den godkända MKB:n.

---

#### Social hållbarhet och barnperspektivet

Länsstyrelsen har tidigare efterfrågat det sociala hållbarhetsperspektivet och en konsekvensanalys med barn i fokus. Det är viktigt att dessa analyser även omfattar ett byggskede.

---

#### Trafikverkets kommentarer

En social konsekvensanalys och en barnkonsekvensanalys har tagits fram under arbetet med järnvägsplanerna och ingår som en del av dessa.

---

#### Olskroken och Almedal

Länsstyrelsen anser att MKB:n behöver omfatta båda anslutningarna, Almedal och Olskroken, oavsett om de avses ingå i rubricerad järnvägsplan eller hanteras i separata planprocesser. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att järnvägsplanen visar att tunneln kan anslutas till befintlig eller blivande järnväg utanför planen.

---

#### Trafikverkets kommentarer

Arbetet med järnvägsplan för Olskroken planskildhet pågår och samordnas med Västlänkens planarbete. Den godkända MKB:n omfattar båda projekten.

---

#### Arbetstunnlar

Inventeringar och undersökningar behöver även omfatta arbetstunnlarna. Det är också viktigt att beakta att vissa tunnlar inte omfattas av detaljplanen varför uppdelningen mellan MKB:erna kan behöva justeras.

---

#### Trafikverkets kommentarer

Samtliga arbetstunnlar omfattas av detaljplanerna för Västlänken.

---

#### Korsvägen

Det framgår av samrådshandlingen att järnvägsplanen inte kommer att påverka Johannebergs landeri. Länsstyrelsen önskar dock ett förtydligande av vad förberedelserna för vägtunneln innebär för konsekvenser då dessa kommer att ske inom ramen för järnvägsplanen.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

Förtydligande av påverkan på Johannebergs landeri har skett i den godkända MKB:n. Trafikverket kommer inte att utföra några anläggningsarbeten för att förbereda för den eventuella vägtunneln. Således blir påverkan på Johannebergs landeri såsom beskrivet i MKB:n.

---

### **Klimatförändringar och översvämningssäkring**

Länsstyrelsen förutsätter att de skyddsnivåer som fastställts i underlagsrapport Klimatförändringar och översvämningssäkring, kommer att följas.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

Västlänken ska vid färdigställandet 2026 skyddas mot översvämningar de kommande 100 åren på mellan +3,9 till +5,0 meter. Dagens nivåer ligger på +1,8 till +2,1 meter beroende på Göta Älvs lutning genom staden. Även Mölndalsåns högvattennivåer har studerats för att säkerställa att inte anläggningen påverkas från ån såväl i Almedal som för Korsvägen.

Även åtgärder för att kunna skydda Västlänken upp till +5,5 meter ska projekteras och mark ska reserveras så att åtgärderna är möjliga att genomföra under Västlänkens tekniska livslängd till år 2150.

---

### **Ett byggskede med positiva inslag**

Länsstyrelsen önskar att Trafikverket beaktar hur byggskedet även kan bli en tillgång för medborgarna.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

Trafikverket kommer att hantera frågan i den fortsatta processen. I gestaltningsprogrammet redovisas flera förslag till hur byggplatserna kan hanteras.

---

### **Kapaciteten och dimensioneringen av stationerna**

Länsstyrelsen anser att en analys av trafikering och spårkapacitet på kort och lång sikt bör presenteras.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

Trafikeringsfrågan i Västsverige analyseras med jämna mellanrum där dimensioneringen av Västlänkens tre nya stationer ingår.

---

## **4.7.2 Kommuner**

### **Göteborgs Stad**

Kontinuerliga samråd mellan Trafikverket och Göteborgs Stad har förevarit under framtagandet av järnvägsplanerna. Här har stadens synpunkter bemötts och diskuterats. Nedan sammanfattas Göteborgs Stads yttrande samt Trafikverkets kommentarer på stadens yttrande.

### **Under byggskedet**

Göteborgs Stad anser att det är viktigt att Trafikverket vid hanteringen av buller och vibrationer med mera, tar hänsyn till de verksamheter som blir påverkade vid varje unik plats. På de platser där många människor rör sig och vistas bör särskild hänsyn tas.

Staden vill poängtera vikten av att ge fotgängare och cyklister hög framkomlighet och många möjligheter att passera byggarbetsplatserna under byggtiden. Vid Rosenlund måste förbindelsen mot Vasastan och Haga säkras genom hela projektiden.

Det är angeläget att det blir en fungerande boendemiljö under byggtiden och att befolkningen har tillgång till friytor. Det är extra viktigt under byggtiden att trygga barns möjligheter att ta sig fram på egen hand. Den funktion som lekplatsen på Hagaplan har idag, bör upprätthållas och upplevas trygg och säker.

De frågor som staden ser som allra viktigast när det gäller byggskedet är:

- Bullerstörningar - från både arbetsområdena och transporter till och från
- Luftföroreningar och damning - samma som ovan
- Stomljud och vibrationer - samma som ovan
- Masshantering
- Förorenad mark- inklusive ev bortledning av förorenat grundvatten
- Naturvärden - Påverkan, skydd och kompensation
- Grundvattenpåverkan

Trafikverket bör pröva att ställa krav på att transporterna till och från byggarbetsplatserna sker med bilar som är tystgående och har låga utsläppsnivåer.

Vid stationernas byggande är det viktigt att etablerings- och arbetsområdet begränsas och att schakten hålls korta och smala för att rädda träd och minska intrånget på parkyta. Träd behöver skyddas från förändring av grundvatten och

kompaktering. Vid Station Haga bör så många uppvuxna träd som möjligt kan sparas. Utredningar och redovisningar av metoder behövs för detta.

Kompensatoriska åtgärder under anläggningstiden i form av tillgängliga, orienterbara förbindelser för oskyddade trafikanter över/förbi/genom arbetsområdena är angelägna. Framför allt måste tydliga förbindelser över Korsvägen, Vallgraven, Stora Hamnkanalen, Kanaltorget och Centralenområdet finnas, anser Göteborgs Stad. Information och kommunikation till allmänheten är en viktig fråga i hela processen.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Byggskedet beskrivs i underlagsrapport till järnvägsplanerna. Konsekvenserna beskrivs utförligt i den godkända MKB:n.

---

#### *Arbetstunnlar*

Då arbetstunnlarnas tunnelymningar i flera fall berör tätbebyggda områden krävs särskild varsamhet i placering och hur de sedan används. Åtgärder behöver vidtas enligt de behov som finns för varje unik plats, påpekar staden.

#### *Muraregatan*

Göteborgs Stad önskar att alternativ till Muraregatan övervägs. Rätt placerad är en tunnel vid Linneplatsen att föredra, men även där finns miljöer att ta hänsyn till, skriver Göteborgs Stad.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

I järnvägsplanen för Västlänkens ingår numera en tunnel till Linnéplatsen som ersätter tidigare förslag.

---

#### *Ledningar*

##### *Förberedande arbeten*

Staden påpekar att delar av ledningsnätet inte kan flyttas utanför schaktområdet. Dessa delar kommer både temporärt och permanent att ligga innanför schakten för Västlänken.

#### *Station Centralen*

Station Centralen är ett område med stora och komplexa ledningsomläggningar som måste samordnas med omkringliggande projekt, påpekar staden.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket har tillsammans med ledningsägarna/Stadsbyggnadskontoret/Trafikkontoret haft samråd i detaljplanefrågor och funnit lägen som parterna kan acceptera. Korsningsställen för korsande ledningar har planerats så att nuvarande ledningsfunktion har bibehållits. Framtida ledningskorsningar möjliggörs genom att Västlänkens höjdläge anpassats till ett frostfritt djup.

---

#### *Arbetstunnel Annedal*

Placeringen i Muraregatan är inte optimal i förhållande till VA-anläggning, anser Göteborgs Stad. Ny placering föreslås tas fram gemensamt med kretslopp och vatten.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Arbetstunneln till Muraregatan är inte längre aktuell utan har ersatts med tunnel till Linnéplatsen.

---

#### *Station Korsvägen*

Den ledningsflytt som föreslagits av Trafikverket kan inte godkännas innan samordning skett med Trafikkontoret gällande ledningsflytt för planerad biltunnel. Trafikverket behöver utreda om en kollision med befintlig spillvattentunnel uppstår eller inte, påpekar staden. Flytt av befintlig berganläggning är troligen inte genomförbar.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Västlänken kolliderar inte med befintlig berganläggning. Berganläggningen kan behöva en mindre förstärkning där Västlänken passerar, för att säkra robustheten. Exakt omfattning avgörs i den vidare projekteringen.

Ledningsomläggningar vid Korsvägen är framtagna i en dialog med Göteborgs Stad. Föreslagen lösning omöjliggör inte det gällande förslaget för en eventuell trafiktunnel. När Göteborgs Stad beslutat vilken trafiklösning som ska byggas vid Korsvägen kommer fortsatt samordning ske så långt det är möjligt.

---

### *Anläggningar ovan jord*

Från järnvägstunneln kommer ett antal schakt för ventilation, service och luftintag att sticka upp. Utformning, samordning schakten emellan och konstnärlig utsmyckning av dessa är viktigt att arbeta med, skriver Göteborgs Stad. 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.

Placering av tekniska anläggningar måste göras med varsamhet och ske i nära samarbete med Göteborgs Stad i anslutning till arbetet med detaljplanerna.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Tunnelns anläggningar ovan jord planeras i nära samverkan med Göteborgs Stad.

---

### *Station Haga*

Placeringen av Station Hagas södra uppgång inom Handelshögskolans kvartersmark i hörnet Vasagatan/Haga kyrkogata förordas av Göteborgs Stad. Vad gäller uppgångarna i norr så är det viktigt att dessa fungerar väl i förhållande till gång-, cykel- och kollektivtrafik, skriver de vidare. I det fortsatta arbetet med att placera uppgångarna är det viktigt att dessa anpassas till natur-, kultur- och sociala värden. Olika lösningar bör prövas i samarbete med staden.

Staden tycker att det är bra att intrång i Haga kyrkoplan undviks. Idag finns en inhägnad lekplats vilken är önskvärd att bevara. Området i stort är värdefullt för invånare även ur ett identitetsperspektiv. Trafikverket bör pröva om kompensationsåtgärder kan göras, både under byggtiden och efteråt. De gröna värdena är viktiga att bevara så långt som möjligt, särskilt vid Station Haga, anser staden.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Järnvägsplanen innehåller uppgång inom Handelshögskolans planerade nybebyggelse.

Trafikverket utreder möjligheterna till att bevara träd som kommer att påverkas av schakt och arbetsområden. Träden kan bevaras genom åtgärder på plats eller genom temporär eller permanent flytt både inom och utanför Hagaområdet. Detta arbete sker tillsammans med Park- och Naturförvaltningen inom Göteborgs Stad.

---

### *Station Centralen*

Det är positivt att stationen kommer att ligga i ett mellangrunt läge eftersom det är bättre för stadsutveckling, områdets utformning, stadsbild och för resenärerna, anser Göteborgs Stad.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Järnvägsplanen medger ett mellangrunt läge.

---

### *Station Korsvägen*

Det är av vikt att stationen vid Korsvägen blir en funktionell trafikal bytes- och mötespunkt och att området kan ta omhand de trafikökningar som kommer på den begränsade yta som Korsvägen utgör, anser staden.

En vägtunnel under Korsvägen planeras av Göteborgs Stad. Stationen behöver utformas så att vägtunneln möjliggörs.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Stationen utformas så att vägtunneln möjliggörs.

---

### *Fyra spår vid stationerna*

Göteborgs Stad är tveksam till att det bara avses byggas två spår vid stationerna Haga och Korsvägen. Staden förutsätter att Trafikverket förbereder Haga och Korsvägens stationer för fyra spår.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Järnvägsplanen för Västlänken medger fyra spår vid alla tre stationerna. Pågående trafiksimuleringar kommer att bringa klarhet i om det krävs utbyggnad även vid Haga och Korsvägen. Beslut behöver tas före byggstart 2018.

---

### *Anslutningar mot Hisingen och sydväst*

Göteborgs Stad anser att Västlänken bör förberedas för framtida anslutningar norrut mot Hisingen (Bohusbanan) och söderut längs Säröleden mot Kungsbacka. Denna fråga bör studeras tillsammans med staden.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

Föreslagna järnvägsplaner hindrar inte framtida anslutningar mot Hisingen och sydväst men inga förändringar görs i pågående projektering.

---

#### *Staden ovan Västlänken*

Göteborgs Stad anser att det inte är tillräckligt stor utsträckning utretts vilka begränsningar Västlänken kommer att innebära för byggbarheten i anslutning till Västlänken i framtiden. Kravet är att markytorna ovan Västlänken blir byggbara. Detta gäller framförallt de sträckor där stabilitet kan bli ett problem. I stationsläget vid Haga ska möjligheten finnas att använda delar av ytan ovan Västlänken för "100-års park". Mer detaljerade analyser kring dessa frågor bör göras tillsammans med staden.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

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

Diskussion om 100-årspark i Hagaområdet pågår.

---

#### *Stråk för gång, cykel och kollektivtrafik*

Vid tunnelmynningar är det viktigt att hänsyn tas till befintliga stråk för gående och cyklister, men även för bil- och kollektivtrafik. Om inte överdäckning sker är det angeläget att överbrygga barriäreffekten så att kontakten mellan staden och älven inte försämras, påpekar staden.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

Tunnelns påslag öster om skansen Lejonet och vid Almedal har arbetats fram i nära samarbete med Göteborgs Stad.

---

#### *Olskroken*

Göteborgs Stad är angelägen om att i samverkan med Trafikverket delta i den fortsatta planeringen av Västlänkens anslutning till befintligt järnvägssystem.

En flytt av Sävenäs pendeltågstation till ett läge närmare Gamlestaden är angelägen.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

Ny spåranslutning till postterminalen har arbetats fram i nära samarbete med Postnord och Göteborgs Stad. Järnvägsplanen för Olskrokens planskildhet möjliggör inte en framtida ny pendeltågstation närmare Gamlestaden.

---

#### *Skansen Lejonet*

Det är inte specificerat hur skansen ska säkras mot vibrationsskador och andra skador under byggskedet. Hur området ska återställas efter byggnationen är inte heller utrett, påpekar Göteborgs Stad. Miljön på Gullberget vinner på överdäckning av tråget. Vem som ansvarar för detta och hur området kring skansen säkras för den monumentala upplevelsen bör vara klarlagt före byggskedet.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

Trafikverket noterar synpunkterna. Överdäckning planeras åt sydväst medan det planeras öppet tråg mot nordost eftersom framtida stadsutveckling ligger mycket långt fram i tiden.

---

#### *Området vid befästningsverken mellan*

##### *Station Centralen och Haga*

Göteborgs Stad förutsätter att man även i det fortsatta arbetet arbetar för att minimera intrången i området vid befästningsverken och att man har en plan för hur man ska agera om man stöter på lämningar av stor betydelse.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

I Handlingsprogram för tillvaratagande av kulturmiljö, belyses intrångsfrågor i befästningsverken.

---

Mölnåls stad

Mölnåls ifrågasätter förslaget med investering i en ny anslutning till befintlig kust till kustbana och begär en tydligare motivering från Trafikverket.

Mölnåls stad anser att Kust till kustbanan inte längre behövs när den framtida Götalandsbanan finns.

De önskar även ett avtal med Trafikverket som reglerar kostnaderna för den detaljplan som erfordras för den nya bron.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

När Västlänken tas i drift 2026 måste anslutning finnas till Kust till kustbanan. I de utredningar som hittills gjorts för den nya Götalandsbanan finns också denna bana kvar som ett komplement, bland annat för godstrafiken. Det finns alltså inget politiskt beslut om nedläggning av Kust till kustbanan kopplat till Götalandsbanan.

I förslaget till ny åtgärdsplan, som regeringen väntas fatta beslut om våren 2014, finns pengar avsatta för utbyggnad av delsträckan Mölnlycke-Bollebygd på Götalandsbanan. Någon finansiering för utbyggnad av delsträckan Almedal-Mölnlycke finns ännu inte föreslagen. Däremot finns avtal framme om att fortsätta planprocessen som ska resultera i val av alternativ från tidigare förstudie om denna delsträcka.

Förslaget om ny anslutning till den befintliga Kust till kustbanan hindrar inga alternativ för framtida Götalandsbanan. Trafikverket står för samtliga kostnader för den detaljplan som behövs för den nya anslutningen.

---



FIGUR 4.12. Utställning i Älvrummet november 2013.

### 4.7.3 Myndigheter och organisationer

Planering - angränsande projekt

*Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)*

GR vill poängtera att det är viktigt att i den fortsatt planeringen och framtagande av järnvägsplan samordna arbetet med angränsande projekt för att säkerhetsställa god kapacitet och goda trafikeringsmöjligheter på befintliga och tillkommande järnvägsbanor i samband med trafikstart för Västlänken.

Anslutningar

*Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)*

Anslutningarna till befintliga och kommande banor bör studeras närmare för att inte utgöra kapacitetshinder när Västlänken tas i bruk och så att möjligheterna att ansluta nya banor på ett bra sätt inte hindras, anser GR.

Dialog

*Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)*

Vad avser planeringen i utbyggnadsskedet av Västlänken, vill GR understryka vikten av att fortsätta en god dialog med de boende och näringsidkare som berörs av byggnadsarbeten. Det samma gäller också besöksplatser som till exempel Universeum.

*Riksantikvarieämbetet (RAÄ)*

RAÄ understryker vikten av fortlöpande konstruktiv dialog mellan Trafikverket, länsstyrelsen och Göteborgs Stad.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Inom Västsvenska paketets organisation samordnas arbetet med angränsande projekt. Samordning sker med det nya järnvägsprojektet Göteborg-Borås och mellan Olskroken planskildhet och Västlänken för optimala anslutningar till övriga banor. Fortsatt god dialog kommer att hållas med alla berörda i den fortsatta planerings- och byggprocessen.

---

Kollektivtrafik

*Västra Götalandsregionen (VGR)*

Under byggtiden kommer kollektivtrafiken och framkomligheten för resenärerna att påverkas. För att inte åsamka kollektivtrafiken stora merkostnader alternativt för att inte resenärernas resmöjligheter allvarligt ska försämrats, är det nödvändigt med en god planering. En sådan pla-

nering bör innebära att merkostnaderna för kollektivtrafiken vägs in i den totala byggkalkylen för att den samhällsekonomiskt bästa möjliga utformningen ska kunna väljas.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

I dialogserien för hantering av trafik under byggskedet deltar representanter från Västtrafik och har gjort så sedan 2013. All påverkan på kollektivtrafiken diskuteras nogra och för- och nackdelar för varje byggetapp vägs in. Tanken är att kollektivplanering i god tid ska eliminera/minska eventuella extrakostnader för kollektivtrafiken och att "permanent" lösningar som kan klara flera år eller eventuellt hela byggtiden, tas fram i samråd med Göteborgs Stad och Västtrafik.

---

#### *Västtrafik*

Västtrafik anser att Västsvenska paketet effektmål om att kollektivtrafiken ska prioriteras, bli mer attraktiv och öka ska lyftas fram tydligare i Västlänken.

Trafiken under byggskedet som pågår under flera år måste fungera och upplevas som attraktiva med till exempel full tillgänglighet vid och i anslutning till hållplatser.

Omledning av spåravnstrafik och busstrafik under byggskedet kan endast ledas om i mindre omfattning, skriver Västtrafik. Detta gäller även linjer som passerar Korsvägen och hanteringen av temporära hållplatser.

Västtrafik påpekar att Nils Ericson Terminalens funktion och verksamhet måste fungera under hela byggtiden.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

I dialogserien för hantering av trafik i byggskedet deltar representanter från Västtrafik och har gjort så sedan 2013. Västsvenska paketets effektmål är styrande även för Västlänken. All påverkan på kollektivtrafiken diskuteras nogra och för- och nackdelar för varje byggetapp vägs in. Tanken är att kollektivplanering i god tid ska eliminera/minska eventuella extrakostnader för kollektivtrafiken och att "permanent" lösningar som kan klara flera år eller eventuellt hela byggtiden, tas fram i samråd med Göteborgs Stad och Västtrafik.

---

#### Stationsutformning

##### *Västra Götalandsregionen (VGR)*

VGR noterar att både Haga och Korsvägen kommer att få ett mellanplan som gör det möjligt för resenärer att byta från ett tåg till ett annat utan att gå upp ur stationen. Denna möjlighet behövs även för station Centralen, anser VGR.

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.

Västlänken och stationerna bör dimensioneras för en trafikering på lång sikt. VGR:s bedömning av det framtida resandet pekar mot att fyra plattformsspår kommer att behövas på samtliga tre stationer. VGR tillstyrker en planering för extra breda plattformar och att Västlänken byggs med två spår i samma tunnel.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Samtliga tre stationer kommer att få mellanplan enligt järnvägsplanen. Fortsatta diskussioner förs mellan berörda intressenter om hur stationerna ska utformas för att på bästa sätt tillgodose funktionen som bytespunkter till bussar och spårvagnar.

Järnvägsplanen för Västlänken medger fyra spår vid alla tre stationerna. Pågående trafiksimuleringar kommer att bringa klarhet i om det krävs utbyggnad även vid Haga och Korsvägen. Beslut behöver tas före byggstart.

---

#### Kulturmiljö

##### *Riksantikvarieämbetet (RAÄ)*

RAÄ har tidigare i processen pekat på det olämpliga med att förlägga tillkommande byggnader/anläggningar i parkmarken längs kanalen. RAÄ framförde i sitt senaste yttrande: «... 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 ovanjordsanläggningar, både byggnader och anordningar för utbyggd kollektivtrafik. I annat fall kan detta sammantaget leda till oönskade effekter avseende riksintresse.»

RAÄ anser att åtgärder för att motverka de konsekvenser som beskrivs såväl i «Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för Västlänken; jämvägstunnel koncept 2013-09-02», Göteborgs Stad som i Trafikverkets handlingar bör vidtas och komma till uttryck i det fortsatta arbetet.

*Statens fastighetsverk (SFV)*

SFV anser inte att järnvägsplanen på ett övertygande sätt visar hur de kulturhistoriska värdena ska kunna säkras. SFV motsätter sig därför planen i sin nuvarande utformning.

Föreslagen geometri och utformning skulle, beträffande Länsresidenset och skansen Lejonet medföra mycket stora intrång och äventyra de statliga byggnadsminnenas fortbestånd.

Projektet riskerar medföra mycket negativa konsekvenser för fastigheternas kulturhistoriska värden, både under byggskedet och under driftskedet.

SFV kräver att skyddszonerna mellan tunnarna och kvarteret Residenset samt Skansen Lejonet utökas. SFV godtar inte att järnvägstunnelarnas föreslagna fastighetsbildning i flera fall inkräktar på SFV:s fastigheter.

---

#### **Trafikverkets kommentarer**

Under arbetet med järnvägsplanen 2012 - 2014, från skisskede till färdigt förslag, har kontinuerligt samråd skett med länsstyrelsen och Göteborgs Stad i olika samverkansformer om flera olika lösningar för att begränsa de negativa konsekvenserna för kulturmiljön. Riksantikvarieämbetet har deltagit vid några träffar. I området kring Station Haga har påverkan, effekt och konsekvens begränsats genom att ovanjordsanläggningar placerats i utkanten av Haga Kyrkoplan. Samma inriktning har valt vid Rensströmsparken där exempelvis en av stationsuppgångarna placerats i utkanten av parken. Arbetet pågår tillsammans med Göteborgs Stad för att ytterligare minimera påverkan.

Trafikverket har arbetat med att inom tillåtlighetskorridoren hitta bästa läget för tunneln utifrån bland annat kulturmiljöaspekter. I samband med arbetet med järnvägsplanen för Västlänken tas även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) fram, där kulturhistoriska värden beskrivs. MKB:n ska godkännas av länsstyrelsen och är en av förutsättningarna för att järnvägsplanen ska kunna fastställas. Trafikverket arbetar även med ett handlingsprogram för tillvaratagande av kulturmiljö som är ett levande dokument fram till och under byggskedet.

Intrång kommer att ske i till fastigheterna hörande undergrund i berg. Inga intrång planeras i byggnader. Det kan dock bli aktuellt med vissa förstärkningar av grundläggningen. Trafikverkets ambition är att träffa en överenskommelse med SFV avseende fastighetsbildningen.

---

Geotekniska och miljögeotekniska frågor

*Statens geotekniska institut (SGI)*

Geotekniska frågor inklusive grundvattenfrågor liksom miljögeotekniska frågor beskrivs endast övergripande i underlagshandlingen. SGI kan inte ta ställning eller ge synpunkter på angivna områden innan de geotekniska förutsättningarna presenterats och hänvisar därför till sitt yttrande inför tillåtlighetsprövningen.

SGI har för detaljplanearbetet påpekat avsaknad av beskrivning av de geotekniska förutsättningarna. SGI anser att det är viktigt att de geotekniska säkerhetsfrågorna samt markanvändning på och intill tunneln belyses i båda planarbetena så att inte motstridighet uppstår.

SGI förutsätter att det geotekniska och miljögeotekniska arbetet fortsätter som aviserat och att jämvägsplanen och tillhörande MKB tar erforderlig hänsyn till omgivningspåverkan och till de geotekniska och miljögeotekniska säkerhetsriskerna.

---

#### **Trafikverkets kommentarer**

Detaljplane- och järnvägsplanearbetet har löpt sida vid sida under planeringsperioden för att säkerställa de geotekniska säkerhetsfrågorna samt att markanvändningen på och intill tunneln belyses på ett tillfredställande sätt. Samtliga geotekniska undersökningar, gjorda antaganden samt utförda verifieringar finns redovisade i det tekniska underlaget för järnvägsplanen. Geotekniska förutsättningar, grundvattenförhållanden, bergtekniska förhållanden samt miljötekniska förutsättningar finns också redovisade.

---

Geologi

*Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)*

SGU anser att det bör nämnas att även för de stora framsprängda bergmassorna behövs strategier för att på bästa sätt hitta rätt användningsområden. Detta gäller även för jordmassor av lera och andra jordarter. För övrigt hänvisar de till tidigare svar i ärendet.

---

#### **Trafikverkets kommentarer**

Trafikverket har ett samarbete med Göteborgs Stad och andra kommuner för att hitta lämpliga användningsområden och avsättning för överskottsmassor. före byggstart ska en masshanteringsplan redovisas till länsstyrelsen och aktuella kommuner enligt regeringens beslut om tillåtlighet.

---



Hänvisar i övrigt till tidigare yttranden  
*Statens geotekniska institut (SGI)*

Hänvisar endast till tidigare yttranden  
*Naturvårdsverket*  
*Räddningstjänsten Storgöteborg*  
*SMHI*

Avstår yttrande  
*Naturskyddsföreningar*  
*Västsvenska handelskammaren*

#### 4.7.4 Fastighetsägare

Samordning med kommande  
byggnadsåtgärder

*Jernhusen*

Samordning måste ske med Jernhusens kommande byggnadsåtgärder i området. Beträffande utformning och placering av entréer, ventilations- och serviceschakt som berör Jernhusens intressen, förbehåller sig Jernhusen rätten att ta slutlig ställning till detta vid en senare tidpunkt.

---

##### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket kommer att samråda med berörda fastighetsägare med ambitionen att bli överens om föreslagna åtgärder.

---



FIGUR 4.13. Utställning i Älvrummet november 2013, samtal.

#### Byggetableringsplatser

*Alecta*

Det finns uppgift om att en byggetableringsplats skulle inrättas i nära anslutning till Rosenlundsgatan i samband med etablering av arbetstunneln. Detta skulle innebära ytterligare negativ belastning för bland annat Alecta och bolagets hyresgäster. Sådan etablering bör, enligt Alecta, i stället samordnas med annan sådan etablering och skulle kunna förläggas exempelvis vid Pusterviksplatsen, som ska användas för etablering vid byggnationen av tågtunneln.

*Wallenstam*

Wallenstam motsätter sig att platsen söder om Wallenstams fastighet tas i anspråk som etableringsyta i samband med byggnationen av arbetstunneln A2. Wallenstam har, tillsammans med övriga berörda fastighetsägare i området, träffat ett "Genomförandeavtal för byggnad av bro över Rosenlundskanalen" med Göteborgs Stad. Om den planerade arbetstunnelns A2 trots allt byggs, måste en annan etableringsyta än den nu planerade väljas, skriver Wallenstam.

---

##### *Trafikverkets kommentarer*

Tunneln som planeras vid Rosenlund kommer endast att användas som servicetunnel. Gällande åtkomst till fastigheterna på Rosenlundsgatan ska trafiken vid byggetablering i görligaste mån ha åtkomst till in- och utfart, varuintag och garage.

---

#### Planering och dialog

*Liseberg*

Liseberg understryker vikten av att Trafikverket och Göteborgs Stad med mycket god framförhållning tillsammans med Liseberg, planerar och utformar de ingrepp som är nödvändiga. Lisebergs framtida möjligheter att utveckla parken får inte begränsas och inte heller får någon av Lisebergs många värdefulla miljöer komma att skadas av byggnationen av Västlänken.

*Stena fastigheter*

Stena fastigheter anser det vara viktigt att Trafikverket och kommunen närmare analyserar hur Rosenlundsområdet påverkas av den planerade byggnationen och beaktar analysen vid detaljplaneringen av utförandet samt har en aktiv dialog med berörda fastighetsägare.

#### *TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB*

TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB har telestation på fastigheter vilka berörs av projektet. Telestationerna står på mark med olika former av rättigheter. De fastigheter som omfattas är Gullbergsvass 703:44, Gamlestaden 740:75 och Gullbergsvass 1:16. Företaget ser att Trafikverket noterar den uppgiften för att bibehålla den dialog med fastighetsägare som redan finns idag för projektet.

#### *Wallenstam*

Wallenstam framhåller vikten av att information som skickas till företaget samordnas och skickas till rätt person. För att förenkla för Trafikverket har Wallenstam utsett en projektgrupp inom bolaget som samordnar samtliga Wallenstams frågor såvitt avser Västlänken.

Wallenstam anser att en tidig och god informationsgivning avseende potentiella störningar och skador är av vikt, eftersom det möjliggör för Wallenstam att ha samma informationsgivning i förhållande till berörda hyresgäster.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket samråder med berörda och försöker tillgodose verksamheternas önskemål. Dialogen med berörda fastighetsägare och kommun pågår och kommer att fortsätta under hela projekttiden. Trafikverkets ambition är alltid att minimera påverkan.

---

#### Stationer och uppgångar

##### *Universeum*

Universeum ser det som en nödvändighet att minst en av uppgångarna till Station Korsvägen placeras i närheten av Universeums entré, då deras anläggning är en av Sveriges största turistattraktioner. De är gärna med och medverkar till utformningen av vissa delar av stationen.

##### *Wallenstam*

Wallenstam har ett önskemål om att förlägga en uppgång från Station Haga vid Rosenlundsbrons norra brofäste då det finns ett stort antal arbetsplatser och butiker längs med Rosenlundsgatan som skulle gynnas mycket av en ökad tillgänglighet.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Framförda önskemål är noterade. Trafikverket för en dialog tillsammans med Västtrafik och Göteborgs Stad gällande placering av stationsuppgångarna.

---

#### Besiktning och mätningar

##### *Higab*

Det är mycket viktigt att besiktningar och mätningar sker kontinuerligt under hela projektets gång, anser Higab. En plan för hur detta ska genomföras och vilka kriterier som ska gälla bör utredas och redovisas under detaljplaneskedet.

##### *Alecta*

Förutsättningarna och riskerna samt hur kontroll och uppföljning ska ske behöver i detalj utredas i god tid innan något arbete påbörjas. Detta gäller såväl för sprängningsarbeten som för grundläggningsarbeten.

##### *Skanse fastigheter*

Skanse fastigheter vill att Trafikverket gör mätningar, samt monterar sensorer i fastigheten innan sprängningsarbeten påbörjas, för att därigenom kunna följa utvecklingen i samband med sprängningsarbetena.

##### *Wallenstam*

I det material som presenterats av Trafikverket saknas en utförlig genomgång av vilka skador som kan förväntas eller som riskerar att inträffa i respektive projektområde, vilka kontrollprogram som Trafikverket har för avsikt att upprätta, hur kontrollprogrammen kommer att administreras samt när i processen förbesiktningar, kontrollbesiktningar och efterbesiktningar kommer att utföras, anser Wallenstam.

Wallenstam känner stor oro över att de sprängnings-, borrhings- och grävningensarbeten som kommer att utföras kan komma att skada fastigheterna och störa verksamheten i fastigheterna. En noggrann kartläggning av risker samt inventering i samråd med Wallenstam bör därför göras. Även genomlysning av känslig verksamhet måste göras.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

Trafikverket kommer att genomföra besiktningar och mätningar både före, under och efter arbetenas genomförande för att säkerställa eventuella följder på grund av byggandet av Västlänken. 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.

---

### **Sprängning**

#### **Alecta**

Sprängningsarbeten och andra arbeten för Västlänken och i synnerhet för arbetstunneln medför en reell risk för skada på fastigheterna och på hyresgästernas verksamheter genom exempelvis sprickbildning eller sättningar, skriver Alecta.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

Tunneln som planeras vid Otterhällan/Rosenlund kommer endast att användas som servicetunnel. 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.

---

### **Universeum**

När tunneln såväl som arbetstunnlar kommer att sprängas finns det en risk för påverkan på både gäster såväl som på djuren i anläggningen, befarar Universeum. Det är svårt att bedöma påverkansgraden redan nu, men Universeum ser positivt på den dialog som inletts med Trafikverket och ser fram emot en fortsättning för att kunna minska påverkan på dessa så mycket som möjligt under byggperioden.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

I dialog med Universeum arbetar Trafikverket för att hitta lösningar för att minimera negativ påverkan på djur och för besökare.

---

### **Grundläggning**

#### **Alecta**

Den berörda delen av fastigheterna som påverkas av föreslagen tunneldragning är en byggnad som delvis är grundlagd på pålar, vilket medför tillkommande svårigheter och arbeten under byggskedet och föranleder en alternativ utformning i driftsskedet. Grundläggningsarbeten kan i sig vara störande för hyresgästerna samt leda till exempelvis sprickbildning eller sättningar, befarar Alecta.

#### **Higab**

För fastigheter som berörs direkt av Västlänkens placering måste påverkan och val av tekniska lösningar för respektive fastighets grundläggning ske i samråd med fastighetsägaren. Slutlig lösning måste godkännas av båda parterna före utförande. Detta bör vara ett krav i detaljplanen, anser Higab.

---

### **Trafikverkets kommentarer**

Trafikverket kommer att genomföra besiktningar och omfattande kontrollmätningar både före, under och efter arbetenas genomförande för att säkerställa eventuella följder på grund av byggandet av Västlänken. Trafikverket kommer att samråda med fastighetsägarna gällande de projekterade lösningarna och styra produktionen så att uppsatta riktvärden efterföljs.

---

### **Tillgänglighet**

#### **Alecta**

Gatu- och gångtrafik, förbi och till fastigheternas entréer, kan komma att bli helt avskuren byggnationen. Det kan innebära att någon eller några av entréerna kan behöva flyttas innan arbetena med Västlänken påbörjas. För Skattemyndigheten är en sådan flytt enligt Alectas mening inte möjlig med bibehållande av full funktion.

Arbetstunnelns mynning kommer att försvåra tillgängligheten till garaget för kunder till Willys, övriga besökare och hyresgäster. Detaljplanerna måste medge fortsatt god tillgänglighet, anser Alecta.

Det garage som ligger under fastigheterna med infart från Rosenlundsgatan har nyligen genomgått en uppfräschning och detsamma gäller för inlastningsplatsen i gatuplan för den hyresgäst, Willys, som bedriver dagligvaruhandel, upplyser

Alecta. Planerna på att förlägga en arbetstunnel mellan infarterna till fastigheternas garage och garaget på den angränsande fastigheten kan leda till störningar i de dagliga transporterna. Alecta anser att detaljplanerna måste innehålla lösningar som möjliggör oförändrade varuleveranser för Alectas hyresgäster.

Enligt förslaget avses arbetstunneln att användas som en utrymningsväg när Västlänken tas i drift. Det är oklart i vilken omfattning detta medför några begränsningar, såsom avseende nyttjandet av infarten till garaget eller parkering på Rosenlundsgatan och hur det skulle påverka tillgängligheten och hyresgästernas verksamheter. Detta måste klargöras i planärendet, anser Alecta.

#### *Stena fastigheter*

Stena fastigheter menar att den planerade avstängningen av infarten till Rosenlundsgatan från Sahlgrensgatan kommer att ha en kraftig påverkan på Rosenlundsområdet och att det därför är nödvändigt att ersätta denna med en tillfällig väg från östra centrum över schaktet för att bevara områdets livskraft under utförandetiden.

Det är även av väsentlig betydelse att Rosenlunds förbindelse mot Vasastan och Haga säkras med tillfällig alternativ väg, eftersom det dels är ett viktigt stråk för invånarnas dagliga liv och dels en förutsättning för att kommersen i området ska kunna överleva under den långa utförandetiden, anser Stena fastigheter.

#### *Universeum*

Universeum understryker att byggnationen inte under någon tid får påverka tillgängligheten för anläggningens gäster. Särskild hänsyn måste tas avseende tillgänglighet för barn och handikappade under byggtiden. Angöringsplatser för bussar krävs under hela byggperioden

#### *Wallenstam*

Wallenstam befarar att arbetet med tågtunneln mellan Hagaparken och Rosenlund riskerar att allvarligt störa förutsättningarna för butiker, restauranger och liknande att kunna bedriva sina verksamheter och för hyresgäster och besökare att röra sig till och från samt inom området. Det är därför viktigt att man försöker minimera störningarna för Rosenlundsområdet genom att säkerställa kommunikationsvägarna för gående och transporter över Rosenlundskanalen. Detta sker lämpligen genom en dubbelriktad kör- och

gångbro över kanalen, anser Wallenstam.

Det är också viktigt att säkerställa möjligheten för verksamhetsutövare och besökande att kunna ta sig i öst-västlig riktning från Rosenlundsgatan till Sahlgrensgatan respektive Ekelundsgatan. Etableringar bör förläggas i områden som inte är beroende av kundtillströmning, företrädesvis på den södra sidan av kanalen, anser Wallenstam.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Tunneln som planeras vid Otterhällan/Rosenlund kommer endast att användas som servicetunnel.

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 i samarbete med Göteborgs Stad.

---

#### *Tågförbindelse till postterminalen*

##### *Postnord*

Sammanfattningsvis konstaterar Postnord att om tågförbindelserna till terminalen bryts - och inga andra fungerande och acceptabla lösningar finns - så skulle det försvåra för Posten att uppnå kravet på att leverera minst 85% av A-posten påföljande arbetsdag. För att kunna leva upp till detta skulle Posten bli tvungna att i mycket större omfattning transportera brevvolymer med flyg och lastbil. Detta skulle medföra stora ökade kostnader för Posten samt ökade koldioxidutsläpp.

Det är också av största vikt att transportsystemet för både fordon och järnväg fungerar effektivt under tiden för genomförandet av Västlänken, skriver Postnord.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Linjedragningen av Västlänken innebär att dagens tågväg till postterminalen via "smygvägen" rivs. Ny tågväg som ersätter den befintliga är ett måste för Postnords uppdrag med riksintresse att administrera posten enligt gällande krav. Nya alternativa sätt för tågen att ta sig till postterminalen har föreslagits och testats i en samrådsprocess mellan Trafikverket och Postnord.

Samrådsprocessen har mynnat ut i ett förslag på permanent lösning, såväl som tillfälliga lösningar under byggskedet, som kan godtas av både Trafikverket och Postnord. En förutsättning för Postnords godtagande är att kostnader för samtliga ingående delar i lösningen ska bäras av Trafikverket.

---

## Påverkan av verksamheter i fastigheter

### Higab

Higab understryker att det är av yttersta vikt att påverkan för hyresgäster och pågående verksamheter minimeras. Hur och på vilket sätt påverkan för verksamheterna förebyggs och minimeras bör redovisas skriftligen. Detta bör vara ett krav i detaljplanen.

### Alecta

Vad gäller uthyrning av lokaler i byggnad på fastigheterna ser Alecta en avsevärd risk i att vakanser eller krav på hyresreduktion uppstår eller att vakanta kontorsytor blir svårare att hyra ut med anledning av byggnationen av Västlänken. Det finns vidare en tydlig risk för att hyresvillkoren i övrigt får en utformning som är mindre fördelaktig för hyresvärden i jämförelse med andra likvärdiga objekt på annat håll, befarar Alecta.

Planförslaget innehåller en begränsning av djupbyggnad som anger till vilken nivå schaktning, spontning, borrning, pålning eller andra ingrepp i underjorden får ske från markytan för andra ändamål än byggande av järnvägstunnel. Detta kan givetvis innebära begränsningar för Alectas nyttjande av fastigheterna och det krävs mer utredning om i vilken utsträckning, särskilt mot bakgrund av att byggnadens grundläggning i dag är pålad.

---

### Trafikverkets kommentarer

Trafikverkets ambition är alltid att minimera påverkan. Hänsyn tas till gällande detaljplaner. Trafikverket kommer att samråda med berörda fastighetsägare med målet att bli överens om föreslagna åtgärder. Eventuella ersättningskrav för intrång och företagskada regleras enligt gällande lagstiftning i kommande förhandlingar med berörda.

---

## Arbets trafik från och till arbetsområdet

### Higab

Det är viktigt att i detaljplaneskedet utreda vilken påverkan arbets trafiken till och från arbetsområdet får på fastigheter som ligger utanför korridoren men som kommer att påverkas av ökat buller, vibrationer med mera och hur eventuella skador och påverkan på dessa undviks/minimeras. Det bör framgå i detaljplanen före utställning vilka trafikvägar genom staden som förväntas användas samt vilka trafikmängder respektive väg kommer att belastas med, anser Higab.

## Stena fastigheter

Stena fastigheter anser att den stora olägenheten som utförandet av Station Haga innebär måste beaktas vid planeringen av arbetena, såsom borttransport av lermassor och sprängsten från schaktområdet till de större trafiklederna, vilka inte kan tas över Rosenlundsgatan utan stora olägenheter.

### Wallenstam

Wallenstam befarar att en användning av arbetstunneln A2 som uttransport av schaktmassor allvarligt skulle störa möjligheterna för ICA-butiken vid Rosenlundplatsen att bedriva verksamheten med risk för stora omsättningsförluster.

Det är även en förutsättning för ICA:s verksamhet att det finns tillräckligt med parkeringsplatser i direkt anslutning till butiken, skriver Wallenstam.

Uthyrning av övriga lokaler i framförallt markplan riskerar också att allvarligt försvåras genom motsvarande störningar. Anläggandet och användandet av A2 kommer att starkt försvåra tillgängligheten till fastighetens garage med olägenheter för hyresgäster, besökare till fastigheten och butikskunder.

Sammantaget kommer störningarna vara så allvarliga för området att Wallenstam starkt förordar att man använder arbetstunnel A1 för uttransport av schaktmassor i stället för A2 alternativt hittar ett annat tunnelläge för A2. Om A2 ändå anläggs, bör den endast användas för utrymnings- och serviceändamål.

---

### Trafikverkets kommentarer

Tunneln som planeras vid Otterhällan/Rosenlund kommer endast att användas som servicetunnel. Trafikverkets ambition är alltid att minimera påverkan på berörda fastigheter. I järnvägsplanens MKB beskrivs byggskedet och påverkan i form av buller från arbets trafiken.

---

## Komplettering av MKB

### Alecta

Det buller samt nedsmutsning som uppstår i samband med sprängningsarbetena samt transportererna av massor från tunneln kommer utan tvekan att vara mycket störande, skriver Alecta.

Dessa aspekter har inte beskrivits i MKB:n för detaljplaneärendet. Att Alectas hyresgäster skul-

le komma att drabbas av både bullerstörningar och nedsmutsning är dock uppenbart och Alecta menar att MKB:n bör kompletteras.

Störningar som påverkar hyresgäster på fastigheterna kan uppkomma från ventilation i utrymningstunneln under driftskedet. Omfattningen av störningarna bör beskrivas i MKB:n.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

I MKB för detaljplaner beskrivs inte byggskedet utan endast den färdiga anläggningen. I den MKB som Trafikverket gör för järnvägsplanen beskrivs byggskedet och påverkan i form av byggbuller. 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 kommer att beskrivas mer i detalj. Villkor för vattenverksamheten erhålls av Mark- och miljödomstolen.

---

#### Byggrätt

##### *Universeum*

Universeum har en byggrätt på sin fastighet som kommer att beröras av stationsbyggnaden och de har för avsikt att utnyttja denna i framtiden. De anser därför att det är ett krav att de förutsättningar som gäller idag vid byggnation även kommer att vara uppfyllda efter stationsbygget.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverkets har noterat detta.

---

#### Kompensation/ersättning

##### *Liseberg*

Liseberg önskar överenskommelser med Trafikverket och Göteborgs Stad om kompensation rörande de ekonomiska konsekvenser som ingreppen medför.

##### *Alecta*

Alecta förbehåller sig rätten att inkomma med anspråk på ersättning eller inlösen av Göteborg Inom Vallgraven 37:20 och/eller 37:21.

##### *Universeum*

Universeum befarar att byggnationen kommer att påverka Universeums besöksströmmar nega-

tivt. De ser fram emot en dialog om ersättning för detta mellan Universeum och Trafikverket. Detsamma gäller i fall Universeum tvingas hålla stängt under sprängningsarbetena.

##### *Wallenstam*

Wallenstam befarar att butikerna i deras fastigheter i Rosenlundsområdet kommer att drabbas av omsättningsminskning och inkomstbortfall på grund av försämrad tillgänglighet och visibilitet under byggtiden. Wallenstam efterlyser mer information rörande hur och när i processen denna typ av störningar med tillhörande ekonomiska anspråk kommer att hanteras.

Man anser även att det saknas information om hur och när under processen som Trafikverket har planerat att hantera de ekonomiska anspråk som med all sannolikhet kommer att uppstå vid skador på fastigheterna (varmed avses intrångsersättning samt skadestånd enligt Miljöbalken). Wallenstam efterlyser därför dels ytterligare information kring dessa frågor, dels en dialog med Trafikverket där frågorna kan hanteras mer i detalj.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverkets ambition är alltid att minimera påverkan på berörda fastigheter. Eventuella ersättningskrav regleras enligt gällande lagstiftning.

---

#### Emot rivning av fastighet

##### *Egnahemsbolaget*

Egnahemsbolaget är fastighetsägare av fastigheten Göteborg Olskroken 35:17. De motsätter sig förslaget att riva fastigheten och förbehåller sig också rätten att komma med ytterligare synpunkter längre fram.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverkets ambition är att finna lösningar eller reglera ersättningsanspråk med målet att bli överens med berörda fastighetsägare.

---

#### Tillstyrker Västlänken utan annan kommentar

##### *Göteborgs Universitet*

Universitetet tillstyrker föreslagen utformning av Västlänken.

#### 4.7.5 Allmänheten

Cirka 40 skriftliga yttranden har inkommit till Trafikverket efter Öppet hus i Älvrummet i november 2013. Dessutom har ett trettiotal personer hört av sig till Trafikverket med frågor och synpunkter via telefon och e-post under perioden november 2013 – juni 2014.

##### Negativ till Västlänken

Några personer har i sina yttranden beskrivit att de är emot Västlänken.

##### Andra förslag

Ett par personer har föreslagit andra sträckningar för Västlänken såsom ringlinje och anslutningar mot Hisingen med mera.

En person önskar en station vid Gårda.

---

##### Trafikverkets kommentarer

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

##### Allmänt om Västlänken

Frågor avseende nyttan med Västlänken, restider, linjesträckning, finansiering kostnadskalkyl med mera har emottagits av Trafikverket.

En person frågar varför tunnelanvändningen ändrades, från enbart trafikering med fjärrtåg till att regional- och lokaltåg ska använda tunneln.

En fråga gäller om Trafikverket nedgraderar regional- och lokaltrafiken till förmån för fjärrtågen.

---

##### Trafikverkets kommentarer

Västlänken är avsedd för pendeltåg och regiontåg men inte för gods- eller fjärrtåg.

##### Planering

En person undrar om man vid Götatunnelprojektet tog hänsyn till kommande Västlänk vad gäller investeringar i ombyggnader av gator och trottoarer, anläggning av cykelbanor med mera.

---

##### Trafikverkets kommentarer

Angående Götatunneln finns ett förberett läge som gjordes för att undvika avstängningar vid Västlänkens byggande. Om avstängning ändå behövs, kommer trafiken att ledas om.

---

Någon undrar om Trafikverket kommer att samordna arbetena med Göteborgs Operans tillbyggnad.

---

##### Trafikverkets kommentarer

Projektet har en strävan efter att samordna arbeten om det går, men idag förs inga samtal med Operan då de ligger en bit bort från korridorgränsen.

---

En person undrar om Trafikverket och Göteborgs Stad kan garantera att uppgrävda områden omedelbart återställs när Västlänken har byggts färdig.

---

##### Trafikverkets kommentarer

I Västlänkens kalkyl finns kostnader för både återställande och för osäkerheter medtagna.

---

Effektiviteten hos Trafikverket ifrågasätts av en person som undrar om arbetet med Västlänken kommer att göras snabbare och bättre än tidigare utförda projekt i staden.

---

##### Trafikverkets kommentarer

Västlänken har en snäv tidplan. Entreprenörerna måste leverera enligt den vilket sannolikt kommer säkras i upphandlingen.

##### Stationer

Några personer har efterfrågat faktauppgifter angående Station Haga; antal resande, trafikslag och tekniska frågor. Man har även ifrågasatt placeringen av Station Haga.

En person är emot en uppgång vid Näckrosdammen.

En person frågar om det planeras någon cykelförvaring.

Några anser att samtliga stationer ska byggas med fyrspårlösning.

---

### *Trafikverkets kommentarer*

Beslut om sträckning med station Haga togs redan 2007. Angående placering av uppgångar har dessa planerats tillsammans med Göteborgs Stad och Västtrafik. Placering av uppgångar vid Station Haga och vid Näckrosdammen har anpassats till bland annat Handelshögskolans utbyggnadsplaner respektive anknötning till Götaplatsen/Avenyn. Antal förväntade resandemängder baseras på Västra Götalandsregionens målbild.

Planer för cykelparkering är Göteborgs Stads ansvar men utrymme för detta finns bland annat under mark vid station Haga.

Samtliga stationer planeras med fyrspårlösning. Beslut om utbyggnad till fyra spår avgörs i pågående kapacitetsstudier och innan byggstart.

---

### Arbetstunnel Muraregatan

En stark opinion mot förslaget bland boende och verksamheter i området uppstod hösten 2013. Gruppen "Bevara Annedal" med flera hundra medlemmar bildades vilka skrev ett gemensamt yttrande. Man beskrev mycket detaljerat faktorer som talade emot föreslaget tunnelpåslag och kom även med alternativa förslag om tunnelpåslag vid Linnéplatsen. Även ett par privatpersoner skrev liknande yttranden.

---

### *Trafikverkets kommentarer*

Ett möte genomfördes i området hösten 2013 gemensamt med Göteborgs Stad där olika förslag diskuterades med representanter för "Bevara Annedal". Även förslag till åtgärder som skulle kunna mildra konsekvenserna diskuterades. Mot bakgrund av både den starka opinionen och att Göteborg Energis befintliga bergrum inte kunde användas som planerat tunnelpåslag, påbörjades alternativstudier som ledde fram till förslaget att slopa arbetstunneln vid Muraregatan och istället föreslå en arbetstunnel vid Linnéplatsen.

---

### Miljö

En person undrar hur många träd som kommer att fällas vid Haga. En annan frågar efter jordundersökningar vid Carlandersplatsen.

Någon undrar över hur det kan vara möjligt att bygga en järnvägstunnel i leran i Göteborg.

---

---

### *Trafikverkets kommentarer*

Större delen av tunneln kommer att gå i berg och det är främst delen i Gullbergsvass som byggs i lera.

Ca 100 träd påverkas. Arbete pågår med att se över hur många som kan bevaras och/eller flyttas.

---

### Frågor och förslag rörande översvämningsskydd har inkommit.

---

### *Trafikverkets kommentarer*

I järnvägsplanernas beskrivning visas hur projekten anpassats till framtida vattennivåer.

---

### Störningar under byggtiden

Flera personer är oroliga för att det ska uppkomma skador på fastigheter i samband med sprängningsarbetena.

Oro finns för om de boende kommer att bli påverkade av buller och vibrationer under byggtiden. En person undrar även hur man tänkt lösa dammproblem i samband med byggandet av tunneln.

---

### *Trafikverkets kommentarer*

Vid eventuella störande sprängningar kan evakueringslägenheter bli aktuellt, men arbetet kommer att anpassas så att störningarna blir så små som möjligt. Det finns även lokala regler kring detta som Trafikverket måste följa.

Trafikverket behöver även beskriva störningar under byggtid. Angående damm och vägrenhållning kommer krav att ställas på entreprenörerna att inte smutsa ned.

---

### Man frågar även hur framkomligheten och trafiksituationen under byggnationen ska lösas.

---

### *Trafikverkets kommentarer*

Byggnationen kommer att ske i etapper för att kunna bibehålla spårvagnstrafiken. I underlaget till järnvägsplanen, byggbeskrivning, redovisas en möjlig lösning.

Angående trafik under byggtid fortsätter diskussioner med Göteborgs Stad och Västtrafik om lämpliga lösningar.

---



Frågor angående kompensation för störningar och ökat städarbete med mera har ställts.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Ersättning utgår inte för ökad städning och det är inte aktuellt med reducerad hyra för störningar utan endast för ersättningsboende. Utgångspunkten är dock ett bra förebyggande arbete för att förhindra olägenheter.

---

En person har frågor kring Sankt Eriksgatan 2 rörande grundläggning, sprängning och tillgänglighet under byggtiden.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Vad gäller linjen förbi Kvarnberget är inriktningen att inte gå in under husen. Sträckan kommer att byggas i etapper. Passager över schakten kommer också att finnas för att bibehålla tillgänglighet.

---

Störningar i driftskedet

Frågor har inkommit avseende buller- och vibrationsstörningar under driftskedet. Någon är även orolig över eventuell elektromagnetisk strålning.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Ambitionen är att tunneln inte ska störa i driftskedet och det finns gränsvärden för buller och vibrationer som inte ska överskridas. Det finns tekniker för att minska buller och vibrationer exempelvis gummimattor. Det är också färre tåg som trafikerar tunneln nat-tetid.

När det gäller elektromagnetisk strålning så har projektet tagit fram en miljömedicinsk utredning för MKB. Utredningen visar att projektspecifika riktvärden som bygger på försiktighetsprincipen, kommer att klaras.

---

Någon undrar vad som händer med ovanliggande bostadsfastigheter om en brand skulle utbryta i järnvägstunneln.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Brandgaser leds till tunnelmynningar och särskilda brandschakt. Brandschakten har placerats i samråd med Göteborgs Stad. På sidan 13 i samrådshandlingen från november 2013 finns typbilder på olika schakt.

---



FIGUR 4.14. Utställning i Älvrummet november 2013.

## 4.8 Lägesrapport juni 2014

I juni 2014 genomfördes en ny remissomgång och en utställning i Nordstan. Samrådshandlingen som togs fram inför dessa aktiviteter behandlar arbets-/servicetunnlar i Kungshöjd/Haga och utformning i Almedal och kompletterar de tidigare lägesrapporterna.

I rapporten beskrivs syftet med en arbetstunnel och att Trafikverket undersökt fyra lägen för en sådan i närheten av Station Haga. Det framgår av texten att man först fann Muraregatan som den plats som gav minst olägenheter, men att man nu bedömt att den bästa lösningen är att låta tunneln mynna vid Linnéplatsen.

En kortfattad beskrivning görs av vad som kommer att transporteras till och från tunneln under byggskedet, lite kort om förväntad etablering vid tunnelmynningarna samt att det är viktigt att skärma av arbetsområdet från grönområdet.

## 4.9 Utställning Nordstan juni 2014

Från måndagen den 2 juni till torsdagen den 5 juni 2014 pågick en utställning om Västlänken i Nordstans köpcentrum i Göteborg. Förutom Trafikverket, deltog även Göteborgs Stad och Västtrafik. Utställningsytan var cirka 400 kvadratmeter stor och var bemannad mellan klockan 10 och 19. För att erbjuda en så bred representation som möjligt och ge besökarna svar på många olika typer av frågor medverkade ett flertal medarbetare i Trafikverkets beställarorganisation för Västlänken.

Målgruppen för utställningen var främst allmänheten. Inför utställningen sattes annonser in i Göteborgs-Posten, direktpress lokala utgåvor i centrala Göteborg liksom i lokala tidningar längs Göteborgsregionens pendeltågslinjer. Därtill kungjordes samrådet i Göteborgs-Posten. Information fanns både på Västlänkens egen webbsida [www.trafikverket.se/vastlanken](http://www.trafikverket.se/vastlanken) samt under den för Västra Götalands län gemensamma sidan ”I ditt län”.

För Trafikverkets del återanvändes mycket av materialet från förra tillfället projekten befann sig i Nordstan, ganska precis ett år tidigare. Även Göteborgs Stad och Västtrafik hade material och personal på plats. Göteborgs Stad hade bland annat en fysisk modell över stadens utvecklingsplaner som attraherade många av besökarna.

Utställningen var välbesökt. I likhet med det förra tillfället i Nordstan, var många av besökarna insatta och pålästa, men utställningen nådde även en hel del personer som inte hade lika stora förkunskaper. Vissa hade tagit del av det som rapporterats i media om Västlänken. De flesta hade frågor på övergripande nivå och upplevdes som nöjda med den kontakt och de svar de fick från projektmedarbetarna på plats. Nu, liksom vid tidigare tillfälle, fick Trafikverket möjlighet att reda ut allmänna frågetecken, förklara hur byggnationen kommer att gå till och till exempel motivera placeringen av stationen vid Haga.

Järnvägsplan

**Västlänken**  
Göteborgs Stad, Västra Götalands län

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

TRAFIKVERKET

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

**Välkommen till samråd om Västlänkens arbets-/servicetunnlar Kungshöjd/Haga och om anslutningen i Almedal**

Trafikverket arbetar nu med att slutföra planeringen av utformningen av Västlänken, en åtta kilometer lång tåg tunnel 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 lagts 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.

FIGUR 4.15. Lägesrapport juni 2014.



FIGUR 4.16. Utställning i Nordstan juni 2014.



FIGUR 4.17. Diskussion vid Göteborgs Stads fysiska 3D-modell.



FIGUR 4.18. Diskussion vid 3D-modellen.

Samfinansieret av EU  
Europeiska Samfundets Regionala Utvecklingsprogram

**ALLT OM VÄSTLÄNKEN - MITT I NORDSTAN!**

Hur påverkar Västlänken framtidens tågresor i regionen? Hur kommer arbetet att gå till? Och vad innebär tunneln för hur Göteborg ska se ut ovan jord?

Ja, det är frågor som kan dyka upp när Trafikverket, Göteborgs Stad och Västtrafik återvänder till Nordstan i Göteborg med en utställning. Här kan du få veta mer om projektets syfte, tidplan och förutsättningar – och till och med ge dig ut på en framtidsresa i 3D.

Välkommen!

**Vi finns på plats: måndag 2/6 – torsdag 5/6 kl 10–19**

Västlänken är en cirka 8 km lång pendeltågsförbindelse genom centrala Göteborg, varav drygt 6 km i tunnel. Tre nya stationer gör att du kan resa enklare, snabbare och med färre byten. Västlänken är en del av det Västsvenska paketet.

Göteborgs Stad    västtrafik    TRAFIKVERKET

FIGUR 4.19. Annons i regional press.

## 4.10 Remissomgång juni 2014

Yttrande redovisas för varje remissinstans med Trafikverkets svar och kommentarer av sakfrågorna. Kommentarer redovisas nedan med grön färgkod för remissomgången som ägde rum i juni 2014.

### 4.10.1 Länsstyrelsen

Länsstyrelsen Västra Götalands län

Länsstyrelsen avstod från att yttra sig men förutsatte att förändringarna framgår av den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som upprättas i samband med järnvägsplanerna.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Förändringarna behandlas i den godkända MKB:n.

---

### 4.10.2 Kommuner

Göteborgs Stad

Göteborgs Stad upplyser om att det på grund av den korta svarstiden inte har funnits möjlighet för politisk behandling av ärendet.

De synpunkter som framfördes avseende Västlänken - Lägesrapport maj gäller fortfarande och ligger till grund för de synpunkter som framförs nu.

Överlag är Göteborgs Stad positiv till förslagen i samrådshandlingen. Det finns dock ett antal delar som staden har synpunkter på för att bevara betydelsefulla miljöer och möjliggöra framtida stadsutveckling.

#### *Arbets-/servicetunnlar Kungshöjd/Haga*

Göteborgs Stad tycker att det är positivt med en arbets-/servicetunnel vid Linneplatsen istället för vid Muraregatan. Den nuvarande lösningen ger en mindre störning i stadsmiljön och för boende, samtidigt som det är att föredra ur kulturhistorisk synvinkel.

Tunnelmynningen och det arbetsområde som där kommer att etableras ligger dock i ett område med mycket höga naturvärden. Staden anser att det är angeläget att stor omsorg läggs på vilka träd som måste tas ned och hur man ska återplantera. De betonar att det är viktigt att återställa den asfalterade gångstig som finns i skogsbranten vid tunnelmynningen, då den används som alternativ till att gå längs med Dag Hammarsköldsleden. Dessutom bör planeringen och bebyggelsen

av tunneln göras på ett sådant sätt så att den inte har negativ påverkan på den framtida exploateringen av området uppe på Medicinareberget.

Göteborgs Stad anser att arbetena ska föregås av en arkeologisk utredning.

Staden förutsätter att utforslandet av massorna görs på ett sätt som innebär minsta möjliga störning för boende och verksamma i området.

Samrådshandlingen är inte tillräckligt detaljerad, påpekar man vidare, för att visa hur förslaget påverkar stadens VA-anläggning och allmänna VA-ledningar. Trafikverket måste ta kontakt med staden för att reda ut det nya lägets påverkan på vatten och avlopp, anser staden.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket har noterat synpunkterna. Inom området finns fjärrvärmeledningar och optokablar som berörs av servicetunneln. Omläggningar planeras tillsammans med ledningsägarna.

---

#### *Framtida anslutning åt sydväst*

Göteborgs Stad skriver att det av samrådshandlingen inte framgår om det görs förberedelser för anslutning åt sydväst. Staden har tidigare påtalat vikten av att Västlänken förbereds för framtida anslutning söderut längs Säröleden mot Kungsbacka och man anser att Trafikverket bör studera denna fråga tillsammans med staden så att det nya läget inte försvårar en framtida anslutning.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Västlänkens förslag till järnvägsplan vid Station Haga omöjliggör inte en framtida anslutning mot sydväst, men inga förberedelser ingår i nuvarande planeringskede.

---

#### *Anslutningen vid Almedal*

Göteborgs Stad anser att planering och arbete bör genomföras så att Almedalsvägen, med justeringar, fortsatt kan behålla sin nuvarande funktion i omledningsvägnätet. Dessutom bör hänsyn tas till den planerade förändring av markanvändning till blandstad som pågår i Mölndalsåns dalgång vid dimensionering av Almedalsvägen.

Det framgår inte av handlingen om breddningen av spårområdet kommer att beröra kulturhistoriskt värdefull bebyggelse utmed Västkust-

banans västsida, Lyckholms bryggeri. Detta bör klargöras och eventuella underlag bör tas fram, anser staden.

Göteborgs Stad påpekar vidare att det inte framgår av handlingen hur den nya spårlösningen påverkar allmänna VA-ledningar. Trafikverket måste kontakta staden för genomgång av påverkan och ledningsomläggning. Det är angeläget att den planerade övergången som finns i den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång mellan Kallebäck och Krokslätt inte byggs bort.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Planering och dimensionering av sidoförflyttning av Almedalsvägen har gjorts i samarbete med Trafikkontoret Göteborg Stad. Före detta Lyckholms bryggeri och Almedals fabriker ingår i det kommunala bevarandeprogrammet. Kulturbbyggnaderna berörs inte direkt, men byggnationen kan ge effekter i form av buller och vibrationer. Endast ett par mindre förrådsbyggnader behöver rivas. Inventering av påverkan, samt planeringen för omläggning, av befintliga ledningar sker i nära samarbete med samtliga berörda ledningsägare. Samråd har hållits i detaljplanearbetet med bland annat Kretslopp och Vatten, Göteborgs Stad. Omfattningen och läge har diskuterats och genomförandeavtal kommer att tecknas. Vid den planerade övergången, som finns i den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång mellan Kallebäck och Krokslätt, behåller spårområdet sin nuvarande bredd.

---

#### *Övrigt*

Kompensatoriska åtgärder under anläggningstiden i form av tillgängliga, orienterbara förbindelser för oskyddade trafikanter av olika slag över/förbi/genom arbetsområdena är angelägna, anser Göteborgs Stad. Planeringen av arbetsområdena bör ske i samråd med staden så att negativ påverkan för invånarna kan minskas.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

I arbetet med Västlänkens järnvägsplan har olika förslag ("bilder") tagits fram som visar möjliga lösningar för trafiken. Här ingår oskyddade trafikanter. Trafikverket har hållit regelbundna dialogmöten med Göteborgs Stad och Västtrafik där arbetet diskuterats löpande. Arbetet fortsätter de kommande åren inför byggstart med utgångspunkt från målen för Västsvenska paketet där gång-, cykel- och kollektivtrafik är prioriterade.

Mölndals stad

Mölndals stad avstår ifrån att ytterligare yttra sig och hänvisar till tidigare svar i ärendet.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Direktkontakter med Mölndal stad har tagits angående anslutningen till Väst kustbanan i Almedal som även innebär att nuvarande anslutning till Kust till kustbanan kan behållas

### 4.10.3 Myndigheter och organisationer

Västlänken generellt

*Västra Götalandsregionen (VGR)*

Västra Götalandsregionen ser positivt på att spårlösningen i Almedal säkrar en flexibel framtida användning av spåren. VGR har i övrigt inga tillkommande synpunkter på samrådshandlingen.

*Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)*

Från ett regionalt utvecklingsperspektiv behöver regionen ett långsiktigt hållbart transportsystem med en attraktiv kollektivtrafik. Här fyller Västlänken en viktig funktion för Göteborgsregionens och hela Västsveriges utveckling.

*Region Halland*

För Halland är Västlänken den viktigaste delen i det Västsvenska paketet, eftersom den förbättrar tågförbindelserna till och från Göteborg. Västlänken förbättrar pendlingsmöjligheterna vilket bidrar till att skapa större arbetsmarknadsregioner. I ett regionalt perspektiv är Göteborgsregionen en viktig arbetsmarknad för Halland men det sker också en inpendling till Halland som ökar allt kraftigare.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket har noterat synpunkterna.

Samordning med angränsande projekt

*Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)*

GR förutsätter att fortsatt planering av föreslagen ny spårlösning i Almedal samordnas med planeringen av Götalandsbanan. GR vill poängtera vikten av att i den fortsatta planeringen och framtagandet av järnvägsplan för Västlänken samordna arbetet med angränsande projekt för att säkerhetsställa god kapacitet och goda trafikeringsmöjligheter på befintliga och tillkommande järnvägsbanor.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Hur anslutningarna sker till blivande dubbelspår mot Borås (Götalandsbanan) samordnas med projekt Göteborg-Borås. Hur anslutningarna sker i Olskroken samordnas projekt Olskroken planskildhet och Västlänken.

---

### Anslutning till Götalandsbanan och Väst kustbanan

#### *Region Halland*

Region Halland anser det vara betydelsefullt att Västlänkens anslutning förbereds så att det går att ansluta till den nya Götalandsbanan. I den kompletterande samrådshandlingen framgår att den nya spårlösningen i Almedal uppfyller samma funktion som den tidigare lösningen vilket Region Halland tycker är viktigt. Vidare är anslutningen nya Götalandsbanan och Väst kustbanan av stort intresse och vikt för Halland, vilket kommer att detaljstuderas framöver.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Hur anslutningarna sker till blivande dubbelspår mot Borås (Götalandsbanan) samordnas med projekt Göteborg-Borås.

---

### Risk och säkerhet

#### *Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG)*

RSG anser att den fragmentiserade insatsstrategin för Västlänken i första hand bör minska genom att öka andelen konventionell parallell räddnings- och servicetunnel.

I andra hand, vid en olycka i Västlänken, ska RSG kunna ta sig fram till olycksplatsen och genomföra en räddningsinsats med samma tillförlitlighet eller bättre, än om RSG genomfört en räddningsinsats utifrån en parallell räddnings-tunnel.

RSG hyser en farhåga och oro för den komplexitet som säkerhetskonceptet efterlämnar till driftskedet. Den mängd av handgrepp och rutiner i insatsstöd och som genom utbildning och övning ska omsättas till kunnande för RSG:s personal, måste vara proportionerligt rimlig i sin omfattning.

Avslutningsvis skriver RSG de kommer att medverka till en fortsatt god och konstruktiv dialog för Västlänken, oaktat vilket säkerhetskoncept som slutligen Trafikverket beslutar om.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Arbetet med säkerhetskonceptet för Västlänken följer svenska och europeiska säkerhetskrav och föreskrifter och har bedrivits i nära samarbete med Räddningstjänsten i Göteborg. Säkerheten värderas och verifieras under arbetets gång och granskas av tredje part.

Räddningstjänsten uttryckte i ett tidigt skede av arbetet att de helst vill se en lösning med parallelltunnel längs hela Västlänkens sträcka, men under det senaste året har de arbetat vidare med nuvarande koncept tillsammans med Trafikverket och aktivt deltagit i utformningen.

Insatskoncept med parallelltunnel respektive insatskoncept med flera separata schakt, har jämförts systematiskt och värderats. Insatsstyrkorna behöver fördelas på ett par olika ingångar till spårtunneln oavsett insatskoncept. Såväl Räddningstjänsten som Trafikverket är väl förtrodda med att det alltid tar längre tid för en insats i en tunnel, oavsett servicetunnel eller serviceschakt, än i ett bostadshus. Räddningstjänsten har i det här arbetet uttryckt farhågor kring att komplexiteten i insatsarbetet kan bli olika beroende på var en olycka sker. Trafikverket och Räddningstjänsten är överens om att arbeta vidare för att hitta rätt teknisk lösning i nästa skede.

Säkerhetskonceptet vilar på tre huvudpelare: utformningen av anläggningen, utrustning för säkerheten i tunneln samt organisationen och övervakningen av anläggningen.

Trafikverket är överens med Räddningstjänsten om att informationsöverföring till Räddningstjänsten, utbildning och övning vid en insats har stor vikt för en effektiv insats, oavsett parallelltunnel eller separata schakt.

---

### Bristande underlag

#### *Statens geotekniska institut (SGI)*

SGI konstaterar att underlaget är av informativ karaktär utan teknisk beskrivning av geotekniska inklusive grundvattenfrågor respektive miljögeotekniska frågeställningar. De anser därför att de inte kan ta ställning till eller ge synpunkter på underlaget utan hänvisar till föregående och deras yttrande inför tillåtlighetsprövningen.

---

#### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket har noterat synpunkterna.

---

Avstår yttrande

*Riksantikvarieämbetet (RAÄ)*

Riksantikvarieämbetet avstår från att lämna synpunkter i ärendet. I detta skede av processen anser de att ärendet bäst hanteras i kontakt med länsstyrelsen som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

*Sveriges geologiska undersökning (SGU)*

SGU har inget att tillägga angående samrådet om arbets-/servicetunnlar Kungshöjd/Haga.

*Naturskyddsföreningar*

Inkom inte med något yttrande.

*Västsvenska handelskammaren*

Inkom inte med något yttrande.

#### 4.10.4 Fastighetsägare

Rosenlundsområdet

*Wallenstam*

Trots borttagandet av arbetstunneln från området, har Trafikverket utökat etableringsområdet och kommer att ta ett stort antal parkeringsplatser i anspråk. Etableringen och schaktarbetena kommer att påverka parkeringssituationen samt kundflödena i området mycket negativt. Wallenstam motsätter sig därför att platsen söder om Wallenstams fastighet tas i anspråk som etableringsyta. Området kan endast användas som etableringsyta sedan Trafikverket kunnat lämna ett fullgott alternativ till dagens parkeringsmöjligheter och kundflöden i området.

---

##### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket strävar efter att minimera störningarna för kringboende och närliggande verksamheter samtidigt som byggandet måste kunna ske på ett rationellt sätt. Trafikverket kommer att samråda med berörda och i möjligaste mån tillgodose verksamheternas önskemål.

---

Tunnelmykning vid Linnéplatsen

*Eklandia*

Eklandia motsätter sig förslaget av tunnelmykningens placering då läget skulle innebära en kraftig försening av Eklandias planer att bebygga och utveckla fastigheten Annedal 21:9.

Eklandia känner oro för verksamheterna, trafikrörelserna och en minskning av antalet P-plat-

ser i området vid Linnéplatsen. Det finns även en oro för störningar under byggtiden.

Bolaget undrar om de får kompensation för eventuella hyresbortfall och hyresnedsättningar som byggnationen kan föra med sig.

---

##### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverket strävar efter att begränsa störningar i tillgänglighet och logistik och ambitionen är alltid att så långt det är möjligt minimera påverkan på omgivningen. Hänsyn tas till gällande detaljplaner.

Trafikverket kommer att samråda med berörda och i möjligaste mån tillgodose verksamheternas önskemål. Eventuella ersättningskrav för intrång och företagsskada regleras enligt gällande lagstiftning i kommande förhandlingar med berörda.

---

Almedal

*Wallenstam*

Wallenstam meddelar att de kommer att motsätta sig Trafikverkets ianspråktagande av Skår 57:14 som en etableringsplats, då detta skulle omintetgöra en exploatering av fastigheten inom en överskådlig framtid. Wallenstam befarar att bullernivån vid såväl färdigt arbete som under arbetstiden, kommer att höjas. Dessutom skulle 120 parkeringsplatser tas från nuvarande verksamhet.

---

##### *Trafikverkets kommentarer*

Trafikverkets ambition är alltid att så långt det är möjligt minimera påverkan. Hänsyn tas till gällande detaljplaner. Trafikverket kommer att samråda med berörda och i möjligaste mån tillgodose verksamheternas önskemål.

I den MKB som Trafikverket gör för järnvägsplanen finns påverkan i form av byggbuller beskrivet. Trafikverket kommer också att göra en ansökan om vattenverksamhet där buller kommer att beskrivas mer i detalj. Villkor för vattenverksamheten erhålls av Mark- och miljödomstolen.

---

## 4.11 Allmänheten

Från juni 2014 fram till färdigställandet av järnvägsplanerna har ett fyrtiotal synpunkter och frågor tagits emot, diarieförts och besvarats av Trafikverket.

Synpunkterna och frågorna berör i stort samma ämnen som tidigare under arbetsprocessen med järnvägsplanerna; ifrågasättande och funderingar kring Station Haga och Station Korsvägen, bevarande av Lisebergs byggnader, två- eller fyrspårslösning, nyttan med Västlänken, budget, störningar under byggtiden och förslag till andra dragningar och/eller stationer.

En person har ställt en fråga om vad som händer med Västlänken efter valet i september 2014.

En sammanslutning som kallar sig Trädgruppen har träffats vid ett tillfälle då man bland annat diskuterat frågor som:

- Schaktens omfattning och hur detta kan komma att påverka träden.
- Tillstånd i frågor som rör kulturmiljöpåverkan, klimatpåverkan samt masshanteringsplan.
- Kontrollprogram och övriga villkor för grundvattenpåverkan har tagits upp.

## 4.12 Samråd med berörda fastighetsägare hösten 2014

I oktober 2014 bjöd Trafikverket in berörda fastighetsägare och rättighetsinnehavare till sex-samrådsmöten med fokus på olika geografiska områden. Två av mötena, Almedal och Korsvägen, kom dock inte till stånd på grund av för få anmälningar.

Trafikverket presenterade sitt förslag till järnvägsplan och informerade bland annat om den fortsatta processen, tidplanen för projekten och hur bygget kommer att gå till. De närvarande hade även möjlighet att titta närmare på plankartorna och ställa enskilda frågor. Det var ett stort intresse och frågorna handlade bland annat om stomljud och buller under driftskedet, ersättningsnivåer till berörda fastighetsägare, störningar under byggskedet samt oron kring risken att byggnader påverkas.

Synpunkter under detta samråd kommer på grund av tiden att hanteras i samband med granskningen.



FIGUR 4.20. 3D-målning vid Göteborgs Stads utställning i Nordstan hösten 2014. Konstnär och foto: Joe Hill



## 5. Kontinuerliga samråd

Under arbetet med järnvägsplanen har samråd skett mellan olika parter bland annat genom flera grupper som haft kontinuerliga mötesserier.

- Länsstyrelsen i Västra Götalands län (MKB)
- Länsstyrelsen-övriga samråd
- Göteborgs Stad och Västtrafik
- Koordineringsgruppen
- Referensgruppen
- Stationsgruppen
- Samordningsgrupp Säkerhet
- Göteborgs Stad och Västtrafik-Trafik inför byggskedet
- Dialogmöten Göteborgs Stad-Detaljplaner
- Masshantering, produktion
- Ledningsägare
- Mölndals stad
- Fastighetsägare

I följande avsnitt sammanfattas vilka frågor som behandlats i respektive mötesgrupp, samt det kontinuerliga samråd som förevarit med allmänheten.

### 5.1 Länsstyrelsen MKB

Trafikverket har gemensamt med Lst lagt upp en mötesserie för projekten. Mötenas syfte har varit att samråda kring MKB:ns innehåll och sakfrågor i olika miljöområden. Mötesserien startade i januari 2013 och har hållits ungefär en gång var 6:e vecka.

Medverkande i mötesgruppen har varit:

- Länsstyrelsen: Samhälle, Kultur, Naturvård, Skydd och Säkerhet, Miljöskydd, Vatten-  
vårdsenheten
- Trafikverket: MKB-ansvarig med flera
- Göteborgs Stad
- Riksantikvarieämbetet (RAÄ), delvis, se 5.2

På mötena har löpande information givits om läget och framdriften av projekten. Avstämningar mot tidplanen har gjorts kontinuerligt.

Arbetsprocessen av MKB:n har diskuterats samt avgränsningar och bedömningsgrunder.

Trafikverket har redovisat hur de har tänkt utföra arbetet i projektens olika byggdelar och länsstyrelsen har framfört sina synpunkter kring

detta. Även samråd i byggskedet har diskuterats.

Kulturmiljöfrågor, över och under mark, har diskuterats med RAÄ respektive Göteborgs Stad. Även arbetet med kulturmiljöprogrammet redovisats och diskuterats.

Underlagsrapporter till MKB har redovisats och dess sakinnehåll diskuterats med länsstyrelsen, i flera fall har experter deltagit, vid dessa tillfällen.

Arbetet rörande övriga miljöfrågor har varit uppe såsom buller, luft, elektromagnetiska fält, höga vattenytor, förorenade områden, grundvattenpåverkan, naturmiljö och så vidare.

Även masshanterings- och risk och säkerhetsfrågor har diskuterats.

Gestaltning i byggskede och driftskede har också behandlats.

### 5.2 Länsstyrelsen - övriga samråd

Separata möten har hållits mellan länsstyrelsen och Trafikverket avseende arkeologi, kulturmiljö, avgränsning och arbetssätt. När det gäller kulturmiljö har även Riksantikvarieämbetet och Göteborgs Stad deltagit.

### 5.3 Göteborgs Stad och Västtrafik

Syftet med mötesserien har varit att åstadkomma ett bra samarbete mellan Göteborgs Stad och Trafikverket då arbetet med detaljplaner och järnvägsplaner behöver gå hand i hand. Mötesserien inleddes i slutet av maj 2012 och möten har hållits en gång per månad eller tätare.

Medverkande i mötesgruppen har varit:

- Trafikverket
- Göteborgs Stad
- Västtrafik

På mötena har avstämningar gjorts för att få respektive tidplan att gå i takt.

Diskussioner har även förts för att söka samsyn om inriktningar och arbetssätt. Några av de inriktningar som har diskuterats är höjdläget på Station Korsvägen och Station Centralen, passagen vid Kvarnberget, resandemängder, möjlighet att bygga ovanpå tunneln i framtiden och hur

kultur och naturmiljö bäst ska kunna bevaras bland annat vid Skansen Lejonet och i Haga.

Andra frågor som varit uppe har gällt exempelvis arbets- och servicetunnlar och antalet stationsuppgångar och placering av dessa utifrån stadens önskemål om stadsutveckling vid stationslägena. Frågan om ägande och förvaltning av stationerna har också diskuterats. Västtrafik har framfört att de gärna ser möjlighet till att ta med cyklar på tågen.

I gruppen har man även identifierat och diskuterat vilka de största riskerna i projektet, rapporterat om samråd, kommunikation, avtal och ekonomi.

## 5.4 Koordineringsgruppen

Syftet med gruppen har varit att samordna Trafikverket och Göteborgs Stad och skapa samsyn samt fatta beslut i frågor som inte har kunnat lösas på projektnivå för att säkra projektets framdrift.

Mötesserien startade i slutet av maj 2013. Mötesfrekvensen har varit ungefär ett möte per månad.

Medverkande i gruppen:

- Trafikverket
- Göteborgs Stad
- Västra Götalandsregionen (inklusive Västtrafik)

Två återkommande punkter i mötesseriens diskussioner har varit Station Centralens och Station Korsvägens djuplägen där meningarna inledningsvis gått isär mellan parterna.

Man har även diskuterat ägande och förvaltning av stationerna samt dimensionering av ytor ovan mark.

Frågor som diskuterats i gruppen har varit hur delar i projektet på ett bra sätt kan synkroniseras så att projektet kan fungera som en helhet. Hur kan man till exempel få en järnvägsplan och detaljplaner att fungera tillsammans?

Beslutet om tillåtlighet har även tagits upp.

Information om kommande och genomförda samråd har givits på mötena.

## 5.5 Referensgruppen

Gruppens syfte har varit att kontinuerligt stämma av och förankra framdriften inom projekteringen samt att fånga upp sådant som inte fungerar. Gruppen ska främja dialog och förankring.

Eftersom projektens tidplan har varit snäv så har det varit viktigt att förankra inriktningar kontinuerligt i respektive organisation och att få in synpunkter.

Syftet med mötesserien har också varit att ge förhandsinformation kring övergripande frågor så att projekten kunnat höra sig för om åsikter kring inriktningarna som tagits. Målet var att ha så stor enighet som möjligt kring det som sedan skulle samråd. Tanken var att ha ett tema varje gång.

Mötesserien startade i slutet av november 2012. Mötesfrekvensen har varit ungefär ett möte varannan månad fram till och med halvårsskiftet 2014.

Medverkande i mötesgruppen:

- Länsstyrelsen i Västra Götaland
- Västra Götalandsregionen
- Göteborgsregionens kommunalförbund
- Västtrafik
- Göteborgs Stad
- Mölndals stad
- Räddningstjänsten Storgöteborg
- Trafikverket

Exempel på frågor som informerats och diskuterats:

- Ansökan till regeringen om tillåtlighetsprövning
- Projekteringsfrågor i skisskedet om möjliga lösningar
- Erfarenheter från andra projekt
- Påverkan på befästningsverken
- Konflikter med Götatunneln
- Aktuell utbyggnad av spårväg Skeppsbron och eventuella förberedande arbeten för Västlänken
- Trafikeringsfrågor
- Två-/fyrspårstationer
- Olika räddningskoncept
- Masshanteringsfrågor
- Arbetsprocess med krav och förutsättningar
- Trafik under byggskedet
- Digitala 3D-modellens möjligheter
- Anslutningarna i Olskroken och Almedal
- Kommunikation/information och samordning med Västsvenska paketet
- Stadsutveckling kring stationerna
- Säkerhet

## 5.6 Stationsgruppen

Syftet med mötesgruppen har varit att fungera som ett samordnings- och diskussionsforum med deltagare från Trafikverket, Göteborgs Stad och Västtrafik om både gemensamma och motstående intressen i stationslägena.

Stationsgruppens uppgifter var att behandla Västlänkens stationslägen, samordna aktörernas förutsättningar, krav och önskemål gällande stationernas funktioner samt vara rådgivande i frågor rörande övergripande utformning och gestaltning för stationerna.

Mötesserien inleddes i slutet av juni 2011 och har träffats vid närmare 50 tillfällen.

Medverkande vid mötena har varit representanter från:

- Trafikverket
- Göteborgs Stad: Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret
- Västtrafik

Under hösten 2011 behandlade mötena bland annat identifiering och påverkan av andra projekt i stationslägena, beskrivning av krav samt önskemål på funktioner som ska tillgodoses i anslutning till stationerna.

Våren 2012 påbörjades ett arbete med identifiering och listning av anläggningsdelar och funktioner i stationerna som senare kopplades till ägande och förvaltning av stationsanläggningar och en gränsdragningslista. Under vårens möten väcktes frågan om möjligheten att justera planläget för Station Centralen, vilket resulterade i studier av Trafikverkets konsulter och ett ändrat läge. Gruppen medverkade vid behandling av frågor i anslutning till beredningsremissen för tillåtligheten och hade en praktisk övning/workshop om stråk, målpunkter och lokalisering av uppgångar i de olika stationslägena.

Under våren 2013 diskuteras om stationerna ska ha en enhetlig designprofil eller ej. På bordet fanns även frågor om tillgänglighet och gestaltning.

Under 2013 och 2014 har flertalet gestaltungsfrågor hanterats i andra mötesserier och vid stationsgruppens möten har presentationer hållits och jämförelser med hur gemensamma frågeställningar hanterats av de olika grupperna diskuterats. Andra frågor som behandlats särskilt är "sömlös station", (vilket innebär att mö-

tena mellan järnvägsstationen, angränsande anläggningar och staden, ur ett resenärsperspektiv, vävs samman på ett naturligt sätt utan störande sömmar), säkerhet i tunnelstationer och hur fotgängarflöden kan simuleras.

## 5.7 Samordningsgrupp Säkerhet

Gruppens syfte har varit att samråda avseende bland annat insatskoncept, utrymningskoncept, säkerhetskoncept, principiell utformning av stationer.

Medverkande i mötesgruppen:

- Räddningstjänsten Storgöteborg
- Länsstyrelsen Västra Götaland
- Polismyndigheten Västra Götaland
- Västtrafik
- Transportstyrelsen
- Arbetsmiljöverket
- Trafikverket

I denna grupp har Trafikverket kort rapporterat om läget i pågående projektering. Det är främst serviceschaktens placering som tagits upp.

Frågan om anläggande av serviceschakt som alternativ till servicetunnel har lyfts och diskuterats.

Andra frågor som varit uppe är bland annat mål för personsäkerheten i Västlänken, vilka riskanalyser som genomförs och dess resultat, Västlänkens hantering av översvämningshotet, hotbilder och plattformsavskiljande väggar.

Redovisning av upplägg och slutsatser av de fyra scenariospel som genomförts har beskrivits i mötesserien. Syftena med dessa var att jämföra insatsmöjligheter via serviceschakt och servicetunnel samt att granska förslag till utformning av Station Haga.

## 5.8 Göteborgs Stad och Västtrafik - Trafik inför byggskedet

Mötesgruppens syfte har varit att initialt diskutera de förutsättningar och krav för de ytor som projekten gör anspråk på i järnvägsplanerna. Från mitten av december har man på mötena gått igenom de trafikskisser som ligger till grund för järnvägsplanerna.

När mötesgruppen startade i augusti 2013, hölls mötena stationsvis. Senare behandlades trafik i byggskedet gemensamt för hela sträckan.

Medverkande i mötesgruppen:

- Trafikverket
- Göteborgs Stad: Trafikkontoret
- Västrafik

På mötena har man diskuterat hur störningarna under byggskedet ska kunna minimeras. Diskussionerna har bland annat rört upprätthållande av framkomlighet för biltrafik och gång- och cykeltrafik, alternativa körvägar för kollektivtrafik, hur bygg- och massatransporter ska lösas och hur ledningar påverkas av byggnationen. Man har även haft uppe utmaningar kring att andra projekt, som till exempel Hisingsbron, kommer att pågå samtidigt som Västlänken byggs.

## 5.9 Dialogmöten Göteborgs Stad - Detaljplaner

Syftet med mötesserierna är dialog och samarbete gällande stadens detaljplaner och Trafikverkets järnvägsplaner. För att en järnvägsplan ska kunna fastställas får den inte strida mot gällande detaljplan. Separata mötesserier har hållits gällande detaljplanerna för linjen, Centralen, Haga, Korsvägen och Olskroken planskildhet.

Medverkande vid mötena har varit representanter från:

- Göteborgs Stad: Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret
- Trafikverket

## 5.10 Masshantering

Trafikverket har 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. Samråd om detta har skett med länsstyrelsen i Västra Götaland. Av dessa alternativ finns nu några huvudspår.

Det ena gäller en avsiktsförklaring med Göteborgs Hamn och Göteborgs Stad om leverans av en stor mängd jord- och bergmassor för uppfyllnad och invallning av framtida hamnområden. För resterande överskottsmassor handlar det om att inom regionen finna lämpliga utfyllnadsområden för avslutade bergtäkter, täckning av avslutade deponier eller önskemål om andra större terrängmodelleringar. En stor mängd bergkross kan även komma att säljas på marknaden.

## 5.11 Ledningsägare

Mötesserie mellan tunnel- och ledningsägare (objektsägare) och Trafikverket

Medverkande i mötesserien:

- Trafikverket
- Göteborg Energi
- Teliasonera
- Göteborgs Stad (Kretslopp och vatten)
- Skanova
- Gryaab

Syftet med mötesserien var att stämma av och diskutera hur projektet ska hantera och redovisa hemliga/sekretessbelagda anläggningar i projekteringsunderlagen inför framtagandet av järnvägsplan och systemhandling.

## 5.12 Mölndals stad

I arbetet med att hitta en optimal anslutning av Västlänken till Västkustbanan respektive Kusttill-kustbanan i Almedal, passerades kommungränsen till Mölndal. Staden har deltagit i referensgruppens möten. Tre separata möten har även hållits med stadsbyggnadsförvaltningen angående hantering av berörda detaljplaner.

I ett tidigt förslag fanns en ny järnvägsbro över väg E6 för anslutning av Västlänken till befintlig bana mot Borås. Bron skulle även kunna vara en del av framtida Götalandsbana vid en eventuell dragning direkt till Mölnlycke från Almedal, och låg i Mölndals kommun. Efter omprojektering kan dock Västlänken ansluta till befintlig järnvägsbro i avvaktan på kommande beslut om dragning av ny järnväg mot Borås. Intrånget för Västlänkens anslutningar blir därmed minimalt inom Mölndals kommungräns.

## 5.13 Fastighetsägare med flera

Syftet med Trafikverkets möten med fastighetsägare och andra sakägare har varit att informera om projektets framdrift samt om möjligt ta hänsyn till krav och önskemål i ett tidigt skede.

### AB Platzer (Nordstaden 13:12)

Trafikverket har träffat Platzer, tillsammans med hyresgästen Hovrätten, vid tre tillfällen från september 2013. Mötena har främst handlat om Hovrättens verksamhet och kring önskemålet att störande arbeten förläggs på tider då förhand-

lingar ej pågår. Det är även viktigt med säker tillgänglighet till lokalerna. Om ersättningslokaler blir nödvändiga behövs lång framförhållning på grund av verksamhetens planering.

#### **Akademiska Hus (Lorensberg 21:1 och 24:3, Haga 21:1 och 22:19, Annedal 21:11)**

Mötesserien med Akademiska hus inleddes i mars 2012 och parterna har sedan träffats i olika grupperingar från januari 2013 med ungefär en månads intervall fram till februari 2014. Därefter har möten planerats in vid behov. Kontakter har även skett utanför mötesserien för att utbyta information gällande exempelvis ritningsmaterial och markundersökningar.

#### **Korsvägen**

På mötena gällande Korsvägen har utvecklingen av Campus Näckrosdammen presenterats av fastighetsägaren. Diskussioner har förts gällande arbetstunnlar och uppgångarnas läge. Akademiska hus har varit positiva till en uppgång vid Artisten. Trafikverket har även deltagit i workshops gällande utvecklingsplaner för Campus Näckrosen.

#### **Haga**

Gällande Haga har mycket av diskussionen handlat om uppgångarnas lägen. Alternativ med uppgång i Handelshögskolans planerade byggnad är det alternativ som förespråkats av staden och fastighetsägaren. Detta har lett till att en arkitekttävling har arrangerats i samråd med Göteborgs Stad, Trafikverket och Sveriges Arkitekter gällande utformning av en ny byggnad för Handelshögskolan där en uppgång från Västlänken ska integreras.

#### **Alecta (Inom Vallgraven 37:21)**

Mötesserien inleddes i augusti 2012. Nästföljande möte var ett år senare och sedan intensifierades mötesserien till ett möte i kvartalet. Kontakter har även skett utanför mötesserien för att utbyta information gällande exempelvis ritningsmaterial och markundersökningar.

I samband med byggnationen av Västlänken kommer Skattehuset att behöva avväxlas. Fastighetsägaren informerades därför i ett tidigt skede om projektet och tidplanen. På mötena har Trafikverket redogjort för olika tekniska lösningar gällande avväxlingen och vilka ytor i byggnaden som kommer att nyttjas under byggtiden. De ursprungliga planerna på en arbetstunnel som

mynnar i området har ändrats till att tunneln endast ska användas som insatsväg. Diskussioner har förts gällande möjligheten för fastighetsägarens hyresgäster att bedriva sin verksamhet under byggtiden med avseende på buller och vibrationer, tillgänglighet och trafik. Fastighetsägaren har framfört att det är av hög vikt att Rosenlund är attraktivt även under byggtiden, genom exempelvis renhållning och tillgänglighet till p-platser.

#### **Balder (Skår 57:13)**

Möten hölls med Balder i januari och maj 2014 samt vid kompletterande samrådsmöte för detaljplanen i juni 2014.

Mötena har främst handlat om den byggnad som hyrs av företaget Limab och som är uppförd 2012. Västlänken gör att Almedalsvägen måste flyttas västerut och i tidiga förslag påverkades Limabs byggnad. Göteborgs Stad vill ha kvar vägen med dubbelriktad trafik då det är reservväg för Mölndalsvägen. Vid det kompletterande samrådsmötet presenterades en sektion där både skyddsåtgärder, vägbana med två filer och gångbana får plats mellan nytt järnvägsspår och befintlig östlig fasad av Limab-huset.

#### **Bygga hem i Göteborg (Tomträttsinnehavare, Olskroken 35:17)**

Kontinuerliga möten har ägt rum sedan februari 2014. Till stor del har mötena gått ut på att från Trafikverkets sida informera om vad som senast är sagt om hur byggnaden bedöms påverkas av utbyggnaden (det vill säga om byggnaden måste rivras eller inte).

#### **Diligentia Väst AB (Tomträttsinnehavare, Gullbergsvass 703:23 och 703:46)**

Trafikverket har träffat Diligentia, såsom tomtträttsinnehavare av ovan nämnda fastigheter, vid tre tillfällen sedan i maj 2013. I de tidiga förslagen fanns ett ersättningsspår, för framförallt tågtrafiken till Postens terminal, inlagt över Gullbergsvass 703:46. Det utgick sedermera och i förslaget till järnvägsplan berörs enbart en mindre del av 703:23. I tidiga förslag ingick även en underfart för gata under Västlänken med ett tråg som gjorde ett betydande intrång på 703:23. Gatan har nu förlagts direkt intill väg E6 och intrånget har därmed minimerats.

## **Eklandia AB**

Tomträttsinnehavare, Olskroken 35:9 och 35:14

Kontinuerliga möten har ägt rum sedan februari 2014. Till stor del har mötena gått ut på att från Trafikverkets sida informera om vad som senast är sagt om hur byggnaderna inom Olskroken 35:14 respektive 35:9 och marken närmast byggnaderna påverkas av utbyggnaden.

## **Annedal 21:9-10**

Trafikverket har fört en dialog med Eklandia gällande påslag för arbets- och servicetunneln vid Linnéplatsen sedan januari 2014. Mötena har till stor del handlat om på vilka grunder Trafikverket har valt den aktuella placeringen.

## **Fastighetskontoret, Göteborg Stad (Annedal 717:5 med flera)**

Trafikverket har regelbundet träffat Fastighetskontoret sedan december 2013. Markavdelningen, Exploatering- och arrendeenheten har varit representerade. Förutom specifika fastighetsfrågor har dessa möten behandlat kommande genomförandeaftal mellan parterna, hur Västlänkens arbetsområde påverkar kommunalägd mark, samordning av de kommunala bolagen, berörda tomträtter och arrenden samt ledningsomläggning inom allmän platsmark.

## **Göteborgs Stads Bostadsaktiebolag (Nordstaden 30:1 med flera)**

Ett par möten har ägt rum under 2014. Huvudfrågan har varit hur Bostadsbolagets fastigheter och hyresgäster kommer att påverkas under byggskedet. Fastighetsägaren är mån om att befintliga hyresgäster får tydlig information, särskilt gällande fastigheten Nordstaden 30:1 som eventuellt berörs av intrång i källarplanet på grund av att bergschaktet passerar mycket nära byggnadens grundläggning.

## **Göteborgs Stads parkeringsbolag**

Trafikverket har under 2014 haft ett par träffar med parkeringsbolaget där även Trafikkontoret och i något fall även Fastighetskontoret varit närvarande. Frågan som diskuterats på mötena har gällt de parkeringar som tas i anspråk under utbyggnaden av Västlänken och Olskroken planskildhet. Mötena har resulterat i ett arbetssätt för att inventera, utreda behov och analysera möjligheter för parkering under byggtiden.

## **Higab (Lorensberg 22:1, Olskroken 35:1 och 35:15)**

Kontinuerliga möten har ägt rum sedan september 2013. Vid första mötet med Higab redovisades alla Higabs fastigheter som bedömdes kunna bli berörda av projektet. Därefter har diskussionerna i första hand handlat om påverkan på Landeriet (Lorensberg 22:1) och fastigheterna i Partihallsområdet (i Olskroken). Vad gäller Landeriet har frågan i första hand gällt om byggnaden kan stå kvar och vad som påverkar om den kan vara kvar eller inte. Detsamma gäller byggnaden inom Olskroken 35:15. Vad gäller Olskroken 35:1 har diskussioner om tillfälligt nyttjande under byggtid varit den största frågan och ledningsomläggningar inom densamma.

En annan fråga som diskuterats (framför allt inom områden där Västlänken går i tunnel) är hantering av vibrationer och eventuella förändringar på grund av vibrationer.

## **Jernhusen**

Centralen (Gullbergsvass 17:5, 703:59-60)

Mötesserien inleddes i juni 2012 och parterna har träffats regelbundet i olika grupperingar till och med hösten 2014. Kontakter har även skett utanför mötesserien för att utbyta information gällande exempelvis ritningsmaterial och markundersökningar.

Diskussioner har förts kring samordning av parternas olika aktiviteter i området kring Göteborgs Central. Jernhusen kommer att exploatera marken söder om Västlänken samtidigt som Trafikverket bygger Västlänken. Lokalisering av Västlänkens olika tekniska anläggningar och ledningar, utformning av byggnader ovan mark, alternativa parkeringsplatser i närområdet samt angöring till området och trafiksituationen kring centralen under byggskedet är några exempel. Västlänkens påverkan på kombiterminalen behandlas i ett annat forum. Dialogen fortsätter mellan parterna gällande gränssnitt och genomförandefrågor i området.

## **Olskroken (Gullbergsvass 703:43, Bagaregården 742:44, Sävenäs 747:208, Olskroken 743:72)**

Kontinuerliga träffar sedan hösten 2013 har förevarit. Kontakter har även skett utanför dessa möten för att utbyta information gällande exempelvis inmätningar och markundersökningar.

Diskussioner har framför allt förts om tillfartsvägar, byggnader och parkeringsplatser vid Skansen depå och Olskroken depå. Även diskus-

sion om ytor som Trafikverket tillfälligt önskar nyttja under byggtid har förts med fastighetsägaren.

**Liseberg (Tomträttssinnehavare, Heden 40:38)**  
Regelbundna möten har hållits mellan Liseberg och Trafikverket sedan slutet av 2011.

Den största frågan för Liseberg är oron för verksamhetsstörningar som skulle innebära att Liseberg får ett minskat antal besökande, framför allt under byggåren. För att motverka dessa störningar i verksamheten är tillgänglighet, upprätthållande av parkeringsplatser samt en bra avgränsning av arbetsområdet av största vikt. Dessutom är det av stor betydelse att utvecklingsmöjligheterna för Liseberg inte försämras, det vill säga att marken (även ovan tunneln) även i framtiden är byggbar.

Trafikverket arbetar för att hitta lösningar för att minimera skador för Liseberg. Tillgängligheten för besökare till parken, Rondo med flera under ordinarie öppettider är ett högt ställt krav även från Trafikverkets sida. Avgränsningar till områden som avses tas i anspråk permanent och tillfälligt diskuteras kontinuerligt, liksom arbetstider. Trafikverkets intention är att försöka möta Lisebergs önskemål om bebyggelse ovan tunneln, vilket eventuellt skulle kunna ske genom förstärkningar av anläggningen.

**Nordstans Samfällighetsförening (Nordstaden s:5)**

Möten har hållits från oktober 2012, till hösten 2014. Till stor del har mötena gått ut på att diskutera de delar av Nordstan som kommer i konflikt med byggandet av Station Centralen och hur projektet avser att hantera det. Det gäller Nordstans norra entréhus, infarten till lastgatan i Nordstans källare samt utfartsrampen från parkeringshuset till Kanalorgsgatan.

**Partihallarnas Samfällighetsförening (Olskroken ga:4)**

Ett par möten har ägt rum under hösten 2014. Huvudfrågan i dialogen har varit det tillfälliga nyttjandet av mark under byggtid.

**PEAB (Skår 40:5)**

Kontakter gällande bland annat markundersökningar och annan information påbörjades augusti 2012. Mötesserien med PEAB inleddes i november 2013 och parterna har sedan träffats

i olika grupperingar vid ett par tillfällen under 2014.

I gällande detaljplan fanns ett E-område för en transformator i fastighetens sydöstra del. Området har flyttats och tagits med som ändring i detaljplanen för Västlänken. Frågor kring skyddsmur och eventuella åtgärder på befintlig fasad på den äldre byggnaden som tillhört Lyckholms bryggeri. Diskussioner kring marken mellan bryggeribygnaden och järnvägen gällande vad som tas i anspråk under byggtiden och hur den kan samutnyttjas i driftskedet.

**Pilmalm (Tomträttssinnehavare, Olskroken 35:16)**

Kontinuerliga möten har ägt rum sedan hösten 2013. Till stor del har mötena gått ut på att från Trafikverkets sida informera om vad som senast sagts om hur byggnaden bedöms påverkas av utbyggnaden (det vill säga om byggnaden måste rivas eller inte).

**Postnord (Hyresgäst, Gullbergsvass 703:57)**

Trafikverket har träffat Postnord, såsom hyresgäst inom nämnd fastighet, vid tre tillfällen från oktober 2013. Dialog har förts kring hur Postnord ska kunna bedriva sin verksamhet utan hinder under Västlänkens byggtid. De påverkas dels av att spår in till postterminalen behöver tas bort, dels av att terminalens norra hörn tillfälligt måste rivas. Nya alternativa sätt för tågen att ta sig till postterminalen har föreslagits och diskuterats. Även hyresvärden/förvaltaren av gällande tomträtt, Newsec, har medverkat vid dessa möten. Fastighetsägaren, Jernhusen, har varit med vid ett tillfälle. Utöver dessa möten har ett antal arbetsmöten hållits, där frågor av teknisk art har diskuterats.

**Statens Fastighetsverk, SFV (Gullbergsvass 703:4, Inom Vallgraven 53:16 med flera)**

Fyra möten angående Västlänken har hållits med SFV med början i oktober 2013. Det fjärde mötet hölls som ett seminarium med en större grupp där även representanter från länsstyrelsen deltog.

Trafikverket har arbetat med att inom tillåtlighetskorridoren hitta bästa läget för tunneln utifrån bland annat kulturmiljöaspekter. Både länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet (RAÄ) har medverkat i detta arbete.

I samband med arbetet med järnvägsplanen för Västlänken tas även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) fram, där kulturhistoriska värden

beskrivs. MKB:n godkänns av länsstyrelsen och är en av förutsättningarna för att järnvägsplanen ska kunna fastställas. Trafikverket arbetar även med ett handlingsprogram för tillvaratagande av kulturmiljö.

Det är Trafikverkets ambition att vara överens med SFV om villkoren för byggnationen gällande arbetstider, rikt- och gränsvärden för buller och vibrationer samt andra störningar.

Området kring Residenset är identifierat som extra störningskänsligt och stomljuddämpande mattor med högsta klassning kan bli aktuella att användas där.

Trafikverket delar SFV:s nollvision i stort. Intrång kommer att ske i till fastigheterna hörande undergrund i berg. Inga intrång planeras i byggnader. Det kan dock bli aktuellt med vissa förstärkningar av grundläggningen vid Residenset och Landstadshus A. Trafikverkets ambition är att träffa en överenskommelse med SFV avseende fastighetsbildningen.

#### Stena Fastigheter (Inom Vallgraven 38:2)

Möte med Stena gällande Inom Vallgraven 38:2 har hållits två gånger tillsammans med övriga fastighetsägare i Rosenlund mellan januari 2014 och juni 2014.

De ursprungliga planerna på en arbetstunnel som mynnar i området har ändrats så att tunneln endast ska användas som insatsväg. Diskussioner har förts kring möjliga trafiklösningar under byggskedet, att Rosenlundsgatan ska fungera som tillfartsväg samt att fastighetsägarens hyresgäster ska kunna bedriva sin verksamhet under byggtiden med avseende på buller och vibrationer, tillgänglighet och trafik. Fastighetsägaren har framfört att det är av stor vikt att Rosenlund är attraktivt även under byggtiden vilket kan uppnås genom exempelvis renhållning och tillgänglighet till p-platser.

#### Svenska kyrkan (Hagakyrkan)

Mötesserien inleddes i maj 2012 och parterna har sedan dess träffats en gång i halvåret. Kontakter har även skett utanför mötesserien för att utbyta information gällande exempelvis ritningsmaterial och markundersökningar.

På mötena har diskussioner förts om hur verksamheten i Hagakyrkan ska kunna fortlöpa under byggskedet, hur risken för skador på kyrkan minimeras under byggskedet och hur detta ska hanteras genom kontrollprogram för Hagakyrkan.

#### Tornstaden (Gullbergsvass 703:58)

Möte med Tornstaden och GS Buss vid Göteborgs Spårvägar har hållits tre gånger mellan december 2013 och mars 2014. Kontakter har även skett utanför mötesserien gällande markundersökningar.

Trafikverket behöver använda del av fastigheten som arbetsområde under byggtiden. Bussuppställning och kretsloppsstation kommer att påverkas. Trafikverket har en möjlig lösning för bussuppställningarna vilket inkluderar omdragning av gasledning. Ännu finns ingen lösning för kretsloppen. Dialogen fortsätter med fastighetsägare och hyresgäst.

#### Universeum (Tomträttsinnehavare, Heden 40:42)

Kontinuerliga möten har ägt rum sedan slutet av 2012.

Frågor om tillgänglighet, Universeums byggrätt norr om befintlig byggnad, Universeums befintliga bergvärmeanläggning och vägen upp till Universeums avfallsanläggning öster om byggnaden har varit frågor som diskuterats på möten som hållits. En annan fråga som diskuterats är hur djuren på Universeum eventuellt påverkas under byggnationen av Västlänken.

#### Västtrafik (Gullbergsvass 17:1)

Trafikverket har träffat Västtrafik såsom fastighetsägare vid två tillfällen.

Dialog har förts kring att Västlänken kommer i konflikt med de norra delarna av Nils Ericsson-terminalen. Påverkad del ovan mark demonteras och återställs efter byggtiden. Källarplanet påverkas också genom att det kommer i konflikt med ledningsdragnings och stationsrummet. Befintligt skyddsrum behöver avvecklas. Västtrafik betonar vikten av att hantera hyresgäster och inomhusklimatet på korrekt sätt samt minimera störningar i busstrafiken.

#### Wallenstam

Almedal (Skår 57:14)

Möte med Wallenstam gällande Skår 57:14 har hållits tre gånger i olika konstellationer under perioden januari till juli 2014. Kontakter har även skett utanför mötesserien för att utbyta information gällande exempelvis ritningsmaterial och markundersökningar varav den första togs i maj 2013.

Permanent intrång några meter in på fastigheten för flytt av Almedalsvägen västerut är kompatibel med fastighetsägarens skisser över ex-



ploatering. Intrånget regleras i Göteborgs Stads detaljplan för Västlänken.

Trafikverket planerar för en etableringsyta inom fastigheten. Ytan har minskats efter första mötet med fastighetsägaren för att inte inskränka på den mark som är tänkt för bostäder i plan-skissen. Någon form av tillfällig lösning för skydd mot buller och farligt gods krävs dock för att kunna använda bostäderna tidigare än de byggnader som planeras inom etableringsytan är uppförda.

Rosenlund (Inom Vallgraven 69:5)

Möte med Wallenstam gällande Inom Vallgraven 69:5 har hållits tre gånger tillsammans med övriga fastighetsägare i Rosenlund mellan oktober 2013 och juni 2014.

De ursprungliga planerna på en arbetstunnel som mynnar i området har ändrats så att tunneln endast ska användas som insatsväg. Diskussioner har förts kring möjliga trafiklösningar under byggskedet, att Wallenstams parkeringsgarage ska kunna användas under byggtiden, att Rosenlundsgatan ska fungera som tillfartsväg samt att fastighetsägarens hyresgäster ska kunna bedriva sin verksamhet under byggtiden med avseende på buller och vibrationer, tillgänglighet och trafik. Fastighetsägaren har framfört att det är av stor vikt att Rosenlund är attraktivt även under byggtiden vilket kan uppnås genom exempelvis renhållning och tillgänglighet till p-platser.

Älvstranden Gullbergsvass AB  
(Gullbergsvass 703:17)

Möten med Älvstranden Gullbergsvass har hållits sex gånger i olika konstellationer mellan juni 2013 och hösten 2014. Kontakter har även skett utanför mötesserien gällande markundersökningar med mera.

Fastighetens södra del påverkas under byggtiden av arbetsområde samt tillfälliga trafikomläggningar. Kruthusgatan föreslås gå i ett nytt läge, vilket innebär förändringar på befintliga bussupställningar och infarter till huvudbyggnaden. Befintlig sporthall kan inte vara kvar i området. Diskussioner har förts huruvida huvudbyggnaden kan användas mer effektivt. Älvstranden betonar vikten av att hyresgäster och arrendatorer inom fastigheten hanteras på ett bra och korrekt sätt.

## 5.14 Frågor och synpunkter från allmänheten

Projektet Olskroken planskildhet och Västlänken har kontinuerligt tagit emot, och svarat på, frågor och synpunkter från allmänheten, närboende och verksamma. Frågorna till projektet har främst kanaliserats via Trafikverkets kundtjänst, som direkt svarat på de frågor de har haft kännedom om. Då de har behövt mer underlag för att kunna hjälpa frågeställaren har de kontaktat sakkunniga i projekten.

På projektens webbsidor finns telefonnummer och kontaktformulär som går till kundtjänst. En del frågor kommer också direkt till medarbetare i projektet via e-post eller telefon eller via Trafikverkets diarium och arkiv.

De frågor som kommit in till kommunikations- respektive mark- och fastighetsavdelning har loggats i en lista där en sammanfattning på frågor och svar skrivits in, tillsammans med datum när frågan kom och när den besvarades.

Frågorna har handlat mycket om hur boende och verksamheter kommer att påverkas under byggtiden, hur man tänker bygga, frågor om tidigare utredningar, mass- och byggtransporter, eventuella skador under byggtiden, ersättningsfrågor, hur trafikeringen kommer att bli, varför det inte finns någon station på eller koppling till Hisingen och vad det innebär för tågtrafiken i Västsverige och vilken nytta det är med projektet i stort.

## 5.15 Västsvenska paketet

Västsvenska paketet är satsningar som görs på vägar och järnvägar för tåg, bussar, spårvagnar, cyklar och bilar fram till 2028. Västlänken är det enskilt största projektet i paketet.

Under hösten 2013 arrangerade organisationen för Västsvenska paketet fyra öppna seminarier med olika teman i Älvrummet. Idén var att hålla upp dörren för allmänheten, lyfta blicken, belysa sammanhang och syfte för att öka förståelsen för Västsvenska paketet. Sammanlagt besöktes seminarierna av flera hundra personer. Oavsett de olika temaområdena som stadsutveckling, regionförstoring, miljö och finansiering/trängselskatt handlade merparten av frågorna och diskussionen, både för och emot, om hur Västlänken gör det enklare att resa och bidrar till ett attraktivt, växande och hållbart västsverige.

## 6. Hur har samråden påverkat processen?

Samrådsredogörelsen ska innehålla en ”sammansättning av de synpunkter som kommit fram under samrådet och uppgift om hur synpunkterna har beaktats”, lagen om byggande av järnväg, (1995:1649) 2 kapitel 9§. Den ska också visa ”hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet”, miljöbalk (1998:808), 6 kapitel 16§.

I denna samrådsredogörelse visas detta i Trafikverkets kommentarer till samrådssynpunkterna. I detta avsnitt redovisas några av de större frågorna som haft betydelse för järnvägens lokalisering och utformning. Dessa har också presenterats i de fortlöpande samråden och beskrivs i MKB:n som utredda alternativ.

### 6.1 Riksintresset Göteborgs innerstad

Trafikverkets ambition har varit att så långt möjligt undvika intrång i befästningsverken. Därför har det skett en kontinuerlig dialog med länsstyrelsen. En stötesten har varit hur mycket kunskap om befästningsverkens tillstånd och utbredning som behövs för att optimera linjen. Arkeologiska undersökningar har därför gjorts på platser som valts ut i samråd med länsstyrelsen. Eftersom järnvägen som teknisk anläggning är ett mycket stelt system, innebär en flytt i en punkt att hela systemet flyttas vilket medför konflikter i andra punkter. I den slutliga kompromissen valde Trafikverket att också sänka hastigheten på den känsliga delsträckan mellan Station Centralen och Station Haga.

### 6.2 Störningar från arbetstunnel

Placeringen av arbetstunnlar har stor betydelse för projektets framdrift under byggtiden. Korta och väl lokaliserade arbetstunnlar ger snabbare total byggtid och bättre projektekonomi. Arbetstunnlarna ska också i driftskedet tjänstgöra som servicetunnlar vilket också ställer krav.

För arbets-/servicetunnel Haga prövades flera alternativ. Under Göteborgs Stads arbete med detaljplanerna stod det klart att de då aktuella förslagen mötte stort motstånd bland boende. Därför utredes också ett alternativ med en längre tunnel med mynning nära Linnéplatsen. Det är nu denna tunnel som föreslås i järnvägsplanen för Västlänken.

### 6.3 Anläggningar ovan mark

Västlänken går i stor utsträckning under mark. Den tekniska försörjningen och säkerhetskonceptet ställer dock krav på vissa anläggningar som måste placeras in i stadslandskapet. Exempel är mynningar till servicetunnlar och serviceschakt samt öppningar för ventilation. Vidare ska entréerna till de underjordiska stationerna placeras och utformas så att de ger gena gångvägar men också så att de ger ett tillskott till den samlade stadsbilden.

Samråd har där skett med framförallt Göteborgs Stad och Västtrafik samt Räddningstjänsten. Flera olika placeringar har prövats och diskuterats i de fortlöpande mötesserierna.

### 6.4 Skansen Lejonet

Skansen Lejonet utgör statligt byggnadsminne. Riksantikvarieämbetet ansvarar för att behandla ansökningar om ändring i statligt byggnadsminne. För Göteborgs Stad är skansen Lejonet ett viktigt landmärke och grönområde för att skapa karaktär i den nya stadsdelen Gullbergsvass. Trafikverket har därför prövat olika utformningar och placeringar av järnvägsanläggningen. En ursprunglig tanke var att passera utanför och norr om byggnadsminnet. Järnvägen blir då en barriär för den nya stadsdelen. Kontinuerliga samråd om den slutliga tunnellösningen har skett med bland andra länsstyrelsen och Göteborgs Stad och med Riksantikvarieämbetet genom skrivelser.

### 6.5 Läge för Station Centralen

Station Centralen utgör navet i den fortsatta utvecklingen av Älvstaden. Här finns planer på ny bebyggelse och en kommunikationsnod. Samtidigt har placeringen av stationen stor betydelse för möjligheterna att undvika skador och intrång i befästningsverken. En djup station blir mer komplicerad att bygga men skapar större frihet för placering av uppgångar. Det slutliga förslaget skiljer sig från placeringen som den redovisades i järnvägsutredningen och innebär att intrången i befästningsverken blir mindre. Samtidigt ger ett halvdjupt läge många av de fördelar som ett djupare läge ger men till lägre kostnad. Kontinuerliga samråd om den slutliga tunnellösningen har skett med bland andra länsstyrelsen, Göteborgs Stad och fastighetsägare i området.



## ALLT OM VÄSTLÄNKEN - MITT I NORDSTAN!

Hur kommer arbetet att gå till? Vad innebär tunneln för hur Göteborg ska se ut ovan jord? Och hur påverkar Västlänken framtidens tågresor i regionen?

Ja, det är frågor som kan dyka upp när Trafikverket, Göteborgs Stad och Västtrafik återvänder till Nordstan med en utställning. Här kan du få veta mer om projektets syfte, tidplan och förutsättningar - och till och med ge dig ut på en framtidsresa i 3D.

Välkommen!

Vi finns på plats:

måndag 2/6 - torsdag 5/6 kl 10-19

Västlänken är en cirka 8 km lång pendeltågsförbindelse genom centrala Göteborg, varav drygt 6 km i tunnel. Tre nya stationer gör att du kan resa enklare, snabbare och med färre byten. Västlänken är en del av det Västsvenska paketet.



Göteborgs  
Stad



västtrafik



TRAFIKVERKET

## 6.6 Läge för Station Korsvägen

Göteborgs Stad planerar för nya trafiklösningar i Korsvägen som är en viktig trafiknod i Göteborg. För att ha fullständigt handlingsutrymme förespråkades därför en djup förläggning av Station Korsvägen. Ett sådant alternativ konsekvensbeskrevs. Det djupa läget blir avsevärt mer komplicerat att bygga och istället valdes ett medeldjupt alternativ. Det valda läget medger att Göteborgs Stad har frihet att lägga ett trafikplan mellan Västlänkens stationstak och markytan.

Tidigt i projektet konstaterades att ett läge för Västlänken under Liseberg istället för under Örgrytevägen gav små olägenheter för Liseberg men betyder mycket för trafikens framkomlighet under byggtiden. Kontinuerliga samråd om den slutliga tunnelloösningen har skett med bland andra Lisebergs AB och med Göteborgs Stad.

FIGUR 6.1. Annons i Göteborgs-Posten och Metro Göteborg.

## 7. Utskick till boende och verksamheter i närområdet

I maj 2012 skickades ett informationsblad ut till de boende i närområdet som informerade om att Trafikverket då skulle påbörja markundersökningar för Västlänken och att dessa skulle pågå fram till och med sommaren 2013. Man beskrev hur markundersökningarna skulle gå till och vilka störningar de boende kunde vänta sig. Bladet innehöll även en faktaruta om Västlänken.

I april 2014 skickades ett informationsblad som kallades "Västlänken, Projektaktuell april 2014" ut till boende och verksamma i närheten av Västlänken. Foldern innehöll fakta om Västlänken och dess stationer och vad som kommer att hända härnäst i projektet.

Ägare till de fastigheter som berörs av projektet Olskroken planskildhet och Västlänken fick i juni 2014 ett brev angående förestående förbesiktning av fastigheterna. I brevet förklarades vad en förbesiktning är, varför den utförs samt hur den kommer att genomföras.

Kontaktuppgifter till Trafikverket har funnits med i samtliga utskick.

Trafikverket planerar att skicka ut ett informationsblad inför granskningen av järnvägsplanerna.



FIGUR 7.1. Projektaktuellt, framsida.

## 8. Var finns underlagsmaterialet?

Underlagsmaterialet till järnvägsplanerna finns samlade under följande ärendenummer:

- Samrådshandlingarna och de synpunkter och remissvar som inkommit i dessa finns diariefört på ärendenummer TRV2013/25920.
- Det kontinuerliga samrådet (minnesanteckningar möten) med Länsstyrelsen finns diariefört på ärendenummer TRV2013/45311.
- Minnesanteckningar samordningsgrupp och arbetsgrupp säkerhet finns diariefört på ärendenummer TRV2012/12309.
- Information och nyhetsbrev finns diariefört på ärendenummer TRV2014/37102.

Adresserna till järnvägsprojektens webbsidor är:

- <http://www.trafikverket.se/vastlanken/>
- <http://www.trafikverket.se/olskroken/>

# Bilagor

## Planlägningsbeskrivning Västlänken 2014-08-15

### Västlänken - en pendeltågstunnel under Göteborg.

Med hjälp av denna planlägningsbeskrivning får du information om hur projektet har planlagts hittills och hur planprocessen ser ut fram till granskning december 2014.

#### 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 Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. De planerade spåren är i första hand avsedda för regionala persontransporter men genom att delar av nuvarande banor och säckbangård avlastas ökar kapaciteten i hela systemet och för alla slags tåg. Västlänken sprider resenärerna och ökar tillgängligheten genom nya målpunkter i centrala Göteborg som blir väl integrerade i stadsmiljön och skapar förutsättningar för ny och hållbar stadsutveckling. Västlänken gör det enklare att resa och bidrar till ett attraktivt, växande och hållbart Västsverige.

Projektmålen är definierade utifrån vad resenärerna, staden och omvärlden samt Trafikverket behöver. Det ska vara rätt anläggning såväl i byggskedet som färdig anläggning med de fem värdeorden attraktiv, tillgänglig, hållbar, tidstålig 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 brukarna
  - Tillgängliga stationer

- Trygga och överskådliga stationer
- Vackra och funktionella stationer
- Säker anläggning
- Välplacerade stationsentréer
- Goda bytesmöjligheter
- Rätt anläggning för Trafikverket
  - Robust och flexibel anläggning
  - Underhållsvänlig anläggning
  - Kostnadsoptimerad anläggning

### Vad har hänt?

Västlänken har planerats och utretts sedan 2001 med både idéstudie/förstudie och järnvägsutredning. Beslut om alternativ togs under 2007. Genombrottet i planeringen kom i samband med att finansieringen blev klar 2010 genom att Västlänken fanns med i regeringens nationella plan för transportsystemet 2010-21 samt i det Västsvenska paketet. Sedan 2010 pågår arbetet med att ta fram en järnvägsplan för utbyggnaden.

Regeringen beslutade 2014-06-26 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 med uppdateringar. 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, stomljud 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 MKB´n

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 MKB´n hösten 2014. Parallellt med järnvägsplanen görs även ändrade och nya detaljplaner som säkrar att utbyggnaden av Västlänken inte strider mot gällande planer.



Under arbetet med järnvägsplanen har Trafikverket tagit fram tre lägesrapporter; maj och november 2013 samt juni 2014. Med majrapporten som underlag bjöd Trafikverket in samtliga fastighetsägare inom tillåtlighetskorridoren till sammanlagt 8 samrådstillfällen med fokus på olika geografiska områden. Vi berättade om projektet, hur vi arbetat med att placera och utforma Västlänken inom korridoren och förslagens övergripande miljökonsekvenser samt hur tankarna var inför det fortsatta arbetet.

Efter fastighetsägarträffarna arrangerade vi under en vecka i månadsskiftet maj/juni en samrådsutställning om projektet i Nordstan, främst för allmänheten. Även Västsvenska Paketet, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund deltog.

Majrapporten sändes även på remiss till myndigheter och organisationer. Även fastighetsägarna och allmänheten var givetvis välkomna att lämna synpunkter.

Även novemberrapporten 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. Fokus denna gång var byggskedet och hur Västlänken skulle anslutas till Olskroken och Almedal.

Under sommaren 2014 hölls kompletterande samråd om anslutningen i Almedal och servicetunnlarnas placering. Även dessa frågor sändes på remiss till myndigheter och organisationer.

I samband med det kompletterande samrådet hölls en vecka i juni 2014 en informationsutställning i Nordstan om Västlänken i samverkan med Göteborgs Stad och Västtrafik. Staden visade då bland annat en modell över framtida utbyggnadsplaner i Göteborg där planerna nära de tre nya stationerna framgick tydligt.

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. Referensgruppen har hittills haft 11 sammanträden. Under hösten 2013 utökades gruppen med representant från Mölndals Stad med anledning av att den fysiska anslutningen i Almedal numera även omfattar Mölndal.

Trafikverket har dessutom träffat Göteborgs Stad och Västtrafik varannan vecka för kontinuerlig avstämning av gemensamma frågor som rör detaljplan och järnvägsplan.

Våren 2012 kom Trafikverket och länsstyrelsen gemensamt överens om ett arbetssätt för MKB-processen fram till hösten 2014 då länsstyrelsen väntas kunna godkänna MKB:n. I en PM från Trafikverket och med länsstyrelsens synpunkter beskrevs både bakgrund till projektet, tidigare hantering av miljöfrågor och förslag på hur kommande samrådsprocess med länsstyrelsen skulle kunna drivas effektivt. Förslag fanns på vilka ämnesområden som behövde fördjupas ytterligare, vilka ämnesområden som ansågs kritiska för projektet och de avgränsningar som planerades. Våren 2013 överlämnade Trafikverket ett MKB-koncept till länsstyrelsen för synpunkter som nu bearbetas av Trafikverket så att MKB'n kan godkännas under hösten 2014.

Kontinuerligt samråd och många informationsträffar har dessutom hållits sedan 2012 med många intressenter som berörs av Västlänken. Det gäller inte minst Liseberg, Svenska Mässan, Universeum, Akademiska Hus, Jernhusen, Nordstan, Statens Fastighetsverk och flera andra fastighetsägare.

### **Så här har vi arbetat med detaljplanerna**

Under september – oktober 2013 genomförde Göteborgs Stad samråd om de detaljplaner som behövs för att kunna bygga Västlänken. Allmänheten och fastighetsägarna bjöds in till information/diskussion vid sammanlagt fyra tillfällen där även Trafikverket medverkade med kunskap om själva Västlänken.

I samband med septembersamrådet och i det fortsatta planarbetet skedde förändringar som ledde till att staden genomförde ett kompletterande samråd under juni 2014 där även Trafikverket medverkade. Tidigare under våren genomförde staden dessutom två "öppet hus" om stadsutvecklingsprogram kring stationerna i Haga och Korsvägen. Även där medverkade Trafikverket.

Parallellt med detaljplanerna för Västlänken har staden arbetat med nya detaljplaner för de tre nya stationerna Centralen, Haga och Korsvägen. Samråd om dessa genomfördes hösten 2014.

### **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. Sedan mitten av 2013 finns ett återkommande nyhetsblad som man kan anmäla sig till för utskick.

I samband med våra fastighetsägarträffar, samrådställningar i Nordstan och öppet hus i Älvrummet samt Göteborgs Stads samråd välkomnade projektet skriftliga synpunkter på projektet. Tanken med detta var att få nya fakta som eventuellt kan förbättra anläggningen inom de ramar som finns. Samtliga inkomna synpunkter, ca 170 stycken, har diarieförts och merparten frågor har översiktligt besvarats av Trafikverket där avsändare finns. Många frågor gäller buller och vibrationer, byggskedet samt synpunkter på att man tycker Haga-stationen är onödig. Alternativa förslag till Västlänken har ännu inte besvarats av projektet. Ett förslag som gäller att etappindela Västlänken har resulterat i konkreta planer på färdigställa station Centralen tre år tidigare jämfört med resten av tunneln.

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

### **Hur kan du påverka framöver?**

Med färdig fastighetsförteckningen som underlag planerar Trafikverket bjuda in till ett sista samråd under oktober 2014 innan den planerade granskningen av järnvägsplanen december 2014.

Under granskningen finns den formella möjligheten att lämna synpunkter på järnvägsplanen. Granskningshandlingarna kommer att finnas tillgängliga under två månader från december 2014 – jan 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/vastlanken](http://www.trafikverket.se/vastlanken)

# Planlägningsbeskrivning Olskroken planskildhet 2014-10-17

## 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 december 2014.

### 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, tidstålig 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, stomljud 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
- 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 Västtrafik.

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 elva 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 arbetet med nya detaljplaner för Olskroken. Samråd om dessa planeras att genomföras våren 2015.

### **Hur har du kunnat påverka?**

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.

På Trafikverkets webbplats finns dessutom en webbsida med information om projektet.

### **Hur kan du påverka framöver?**

Med färdig fastighetsförteckningen som underlag har Trafikverket bjudit in till ett sista samråd för både Västlänken och Olskroken planskildhet under oktober 2014 innan den planerade granskningen av järnvägsplanen december 2014.

Under granskningen finns den formella möjligheten att lämna synpunkter på järnvägsplanen. Granskningshandlingarna kommer att finnas tillgängliga under två månader från december 2014 till januari 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)