

## PM

Ärendenr: TRV 2011-6195  
Projektnr: B 303140

Till:

Från:

2012-08-20



## Västlänken – PM kulturmiljö

Trafikverket har under våren 2012 gjort fördjupade studier för att klargöra om det går att undvika påtaglig skada på kulturmiljön inom den beslutade korridoren. Det är både Riksantikvarieämbetet och länsstyrelsen som åter efterlyst fördjupat och säkrare underlag inför tillåtlighetsprövning och projektering. Önskemålet framfördes redan i samband med järnvägsutredningens remiss 2006 och val av alternativ 2007.

Riksantikvarieämbetet framför i sitt remissyttrande inför tillåtlighetsprövning att man

”saknar en helhetssyn på projektets påverkan på riksintresset Göteborg och efterlyser en redovisning av alternativ som inte påtagligt skadar riksintresset för kulturmiljön

- alternativ som till exempel innebär att förekommande rester av försvarsverken kan inkorporeras i den nya anläggningen längs älvstranden,
- alternativ som minimerar borttagandet av försvarsverken vid vallgraven,
- en tydlig ambition, som exempelvis kan omvandlas till ett villkor i tillåtlighetsbeslutet, vad gäller inpassningen av stationsbyggnad vid Haga kyrka.”

Riksantikvarieämbetet anser att en ansökan om tillåtlighet inte bör lämnas in till regeringen utan att Trafikverket tagit fram sådana alternativ.

Länsstyrelsen i Västra Götaland tillstyrker visserligen i sitt remissvar ett beslut om tillåtlighet för alternativet Haga Korsvägen via älvstranden men under förutsättning att en breddning av korridoren görs i syfte att möjliggöra en linjesträckning så att påtaglig skada kan undvikas på riksintresset för kulturmiljön.

De nu gjorda studierna omfattar försök att lokalisera rester av försvarsverken och utifrån detta resultat visa alternativa linjesträckningar som bedöms ge mindre skada.

## Fördjupade studier

### Försvarsverket längs älvstranden

Av den stadsmur (delar av fornlämning Göteborg RAÄ 216:1) som tidigare omgav staden och som delvis revs på 1800-talet finns idag få synliga rester. När dåvarande

Ärendenr: TRV 2011-6195  
Projektnr: B 303140

Banverket 2007 beslutade om Västlänkens korridor gjordes detta med kunskapen om stadsmurens förmodade sträckning utifrån historiskt kartmaterial.

Inför tillåtlighetsprövning och fortsatt planprocess kom länsstyrelsen och Trafikverket hösten 2011 överens om att genomföra en förundersökning. Syftet var att få en uppfattning om hur mycket som finns kvar av stadsmuren utmed älvstranden och hur väl det historiska kartmaterialet stämmer på denna sträcka.

Förundersökningen är nu avslutad (bilaga 1). Resultatet visar att rester efter stadsmuren i form av kurtinmur och underliggande rustbädd är välbevarad under mark och att de historiska kartorna till stor del sannolikt är tillförlitliga. En aktuell bedömning av murens läge redovisas i bilaga 2

Mot denna bakgrund har Trafikverket studerat två nya linjer som kan tillgodose Riksantikvarieämbetets önskemål om alternativ som inte påtagligt skadar riksintresset och med ambitionen att Västlänken ger minsta möjliga intrång i resterna av stadsmuren.

Linjerna har lagts söder respektive norr om stadsmuren med minsta horisontella spåraradie 350 m vilket medger 80 km/h enligt järnvägsutredningens krav. Profilen är lika med tidigare studier i järnvägsutredningen.

Oavsett om södra eller norra linjen väljs behöver korridoren breddas ca 45 m mot norr vid Göteborg C vilket också innebär:

- en ökad handlingsfrihet för stationens placering
- påverkan på infart till Nordstans lastgata försvinner.
- passage av Götatunnelns betongdel vid Lilla Bommen är genomförbar, men ger förstärkningar och ett högt profilläge.
- en eventuell påverkan på sänkverk tillhörande befästningens sjöfront vars lämningar tidigare arkeologiskt undersökts och delvis grävts bort vid Götaälvsbrons fäste.

### *Södra linjen*

För södra linjen måste dessutom korridorgränsen vid Kvarnberget breddas ca 20 m som innebär byggande i berg delvis under byggnader i två kvarter. Bergpåslaget vid Residenset är som i järnvägsutredningen. Den södra linjen ökar möjligheten att bevara befästningslämningen och sänkverken utmed Packhuskajen. Som tidigare påverkas resterande delar av kurtinmuren vid St:Eriksgatan samt den igenfyllda vallgraven vid Lilla Bommen. Båda är delvis arkeologiskt undersökta och borttagna för några år sedan inför bygget av Götatunneln.

### *Norra linjen*

För norra linjen behöver korridorgränsen vid Packhuskajen mot Göta Älv flyttas norr- och västerut med 70 m. Det blir stor påverkan på byggnaderna vid Packhuskajen (Casinot, Kajskjulen m fl) och Skeppsbrohuset vilka alla sannolikt behöver rivas. Maritiman vid Göta Älv behöver flyttas. Påverkan på kurtinmuren väster om St Erics bastion samt eventuellt bevarade sänkverk eller påspärr utanför

Ärendenr: TRV 2011-6195  
Projektnr: B 303140

stadsmur blir stor. Bergpåslag under Residenset flyttas till stadsarkivets läge vid Stora Badhusgatan. Linjen innebär byggande i vatten såväl utanför Packhuskajen som vid inloppet till Stora Hamnkanalen.

Konflikt med arbets-/servicetunneln till Götatunneln undviks. Västlänken kommer dock närmare Götatunneln i Otterhällan vilket kan ge avstängd Götatunnel under del av entreprenadarbetena.

#### *Sammanfattande kommentar*

Sammantaget anser Trafikverket att de positiva konsekvenserna för den södra linjen överväger de negativa. Korridoren har därför justerats enligt markering på kartbilaga. Den norra linjen skulle däremot medföra alltför stora ingrepp och konsekvenser som inte heller är beskrivna i järnvägsutredningen varför någon justering av korridoren för denna linje inte är aktuell enligt Trafikverket.

Genom utvidgning av korridoren anser Trafikverket att förutsättningar finns för att utarbeta konkreta förslag till bevarande och/eller inkorporering av kurtinmuren och underliggande rustbädd längs älvstranden. Under kommande år ska Trafikverket arbeta med ett skisskede där fördjupade studier kommer att genomföras för att kunna fastställa den mest optimala linjen för Västlänken inom korridoren utifrån bland annat perspektivet att inte påtagligt skada riksintresset för kulturmiljö.

#### **Området vid Vallgraven**

I järnvägsutredningen är en tvåspårsstation med förberedelse till utbyggnad till en fyrspårsstation beskriven. Korridoren vid Vallgraven har den bredden att en fyrspårsstation inryms vid Haga. Mellan Otterhällan och berget under Hagakyrkan kommer det under byggtiden att bli en djup schakt. För en fyrspårsstation krävs en breddare schakt än för en tvåspårsstation. Oavsett om två- eller fyrspårsstation byggs i Haga kommer det att vara möjligt att ta hänsyn till försvarsverken och minimera intrånget vid försvarsverket genom att ställa krav på växlarnas placering och byggmetod.

#### **Stationer**

Inom projekt Västlänken ingår järnvägsanläggning i tunnel, plattformar och en del resenärsfunktioner i tunnel samt uppgångar till markytan. Det är detta som ska tillåtlighetsprövas. Eventuella stationsbyggnader ovan mark och nya byggnader i stationsnära lägen kommer dock att planeras samtidigt med Västlänken som ett led i den sektorsövergripande samhällsplaneringen. Nedan sammanfattas hur denna planering kopplas till Västlänken. Se även PM stadsutveckling.

Det gestaltningsarbete som utfördes i järnvägsutredningen hade som viktigaste uppgift att redovisa trovärdiga lösningar som grund för bland annat kalkylarbete, säkerhetssimuleringar, miljökonsekvenser och stadsbyggande. De mer konkreta gestaltningsförslagen i utredningen ska således uppfattas enbart som illustrationer. Formulerade grundläggande krav som tillgänglighet, trygghet, orienterbarhet,

Ärendenr: TRV 2011-6195  
Projektnr: B 303140

robusthet och attraktiv arkitektur ska däremot fortsätta att ligga till grund för gestaltningen.

Under det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer stationsbyggnader och sekundära entréer (uppgångar) till de tre nya stationerna att först studeras utförligt avseende förutsättningar och funktionskrav. Med dessa som underlag kommer gränserna mellan olika huvudmän (Trafikverket, Göteborgs stad, Västtrafik, Jernhusen med flera) att dras upp och resultera i olika genomförandeavtal. Efter en sådan uppdelning fortsätter gestaltungsarbetet på uppdrag av de olika byggherrarna. Troligen kommer då stationsbyggnaderna att ägas av annan part, medan de sekundära entréerna kommer att ägas av Trafikverket. Oavsett om de omfattas av järnvägsplanen eller inte kommer stor omsorg att ägnas utformningen så att både byggnader och entréer anpassas till sitt unika läge och får ett gemensamt formspråk.

Den nya stationen vid Haga kommer att ligga ganska djupt, vilket ger utrymme för ett mellanplan där många av resenärsfunktionerna kan placeras. Det ger goda förutsättningar för att byggnadsdelar över mark kan få en form och storlek väl anpassad till platsen. Stationsbyggnaden kommer troligen att placeras någonstans mellan Parkgatan och Nya Allén. Mot Vasagatan blir det en sekundär entré/uppgång, troligen placerad öster om biblioteket. Storlek och innehåll bestäms i processen ovan. Byggnader ovan mark ingår i de detaljplaner som kommer att tas fram samtidigt med järnvägsplanen och kommer att prövas i den processen.

Under arbetet med järnvägsplanen vid Haga kyrka kommer stor vikt att läggas på social- och barnkonsekvensanalys. Utgångspunkten är att Haga kyrkoplans betydelse som park och lekplats ska bevaras och förstärkas. I samverkan med Göteborgs stad planeras anslutningen mellan stationen och den lokala trafiken för smidigaste byte mellan trafikslag. Särskild hänsyn kommer att tas till fotgängare och cyklister som nyttjar stationen.

### **Kulturmiljöprogram**

Trafikverket kommer att utarbeta ett kulturmiljöprogram för Västlänken som blir ett underlag till hur projektet ska arbeta med kulturmiljöfrågorna både i planprocessen och i byggskedet. Programmet kommer också att vara ett underlag till miljökonsekvensbeskrivningen och till projektets miljöuppföljning under byggskedet.

Trafikverket har under arbetet med de nu fördjupade studierna av kulturmiljöfrågorna haft ett samarbete med länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet. Parallellt med de fördjupade studierna har Trafikverket och länsstyrelsen diskuterat ett arbetssätt för projektet Västlänkens kommande samrådsprocess och framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen som innebär att vi kommer att föreslå att kulturmiljöprogrammet utarbetas i samverkan med Riksantikvarieämbetet och länsstyrelsen.