

Yrkande
2020-11-20



Ärende 2.1.3

Yrkande – Genomförandeavtal avseende detaljplan för Västlänken station Centralen med omgivning inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

- 1) Avslå genomförandeavtalet.
- 2) Byggnadsnämnden får i uppdrag att ta fram en ny detaljplan som är anpassat till Centralstationens och Bergslagsbanans stationshus arkitektur. Därefter kan ett nytt genomförandeavtal upprättas.

Yrkandet

Utgångspunkten med stadsplaneringen runt Centralstationen ska vara att anpassa nya byggnader till Centralstationens arkitektur och Bergslagsbanans stationshus arkitektur.¹ Temat ska vara anpassat till dessa två byggnader för att bevara och förstärka de klassiska karaktärsdragen från den tid då dessa byggnader uppfördes.

Nuvarande förslag på detaljplan uppfyller inte dessa kriterier.

Slutsatsen blir att byggnadsnämnden bör ta fram en ny detaljplan som bättre är anpassad till dessa två byggnader, därefter kan ett nytt genomförandeavtal upprättas.

¹ SD Yrkande ärende 2.1.2 KS 2020-11-25.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-10-30

Diarienummer 1371/20

Handläggare

Neda Sherafat

Telefon: 031-368 00 72

E-post: neda.sherafat@stadshuset.goteborg.se

Genomförandeavtal avseende detaljplan för Västlänken station Centralen med omgivning inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Genomförandeavtalet mellan Göteborgs Stad och Trafikverket avseende detaljplan för Västlänken station Centralen med omgivning, i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.

Sammanfattning

Fastighetsnämnden beslutade 2020-09-21 § 165 att tillstyrka det upprättade förslaget till genomförandeavtal, samt uppdra åt fastighetskontoret att – givet kommunfullmäktiges slutliga godkännande av avtalet – underteckna avtalet, samt föreslå kommunfullmäktige att godkänna detsamma.

Anledningen till att kommunfullmäktige föreslås godkänna genomförandeavtalet är att avtalet delvis frångår Genomförandeavtal för Linjen (dnr 1667/15), som togs i kommunfullmäktige.

Genomförandeavtalet behöver godkännas innan detaljplanen (dnr 1416/20) antas av kommunfullmäktige då detaljplanen innebär ett åtagande för staden att bygga ut allmän plats.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Genomförandeavtalet syftar framför allt till att i delar säkerställa den exploatering och de åtaganden som följer av detaljplan för Västlänken station Centralen. Avtalet reglerar bland annat ansvaret för utförande och kostnader av de kommunaltekniska anläggningarna inom allmän plats, då delar av anläggningarna ingår som en del i Västlänkens ansvar för återställande utifrån tidigare avtal och överenskommelser.

De samlade ekonomiska bedömningarna för exploateringsprojektet redovisas närmre i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande avseende antagande av detaljplan (dnr 1416/20).

Beslut om exploateringsprojektet som helhet och dess styrning beslutas inom ramen för fastighetsnämndens mandat och ekonomiska ramar.

Sammantaget bedöms exploateringsprojektet generera ett överskott ekonomiskt. Hur stort överskottet blir är svårt att bedöma då flera poster är osäkra i dagsläget.

Detaljplanen är en viktig pusselbit i ambitionen att göra Centralen/Gullbergsvassområdet till en ekonomiskt viktig del i framtidens Göteborg med dels centrala bostäder, dels en stor mängd arbetsplatser.

Bedömning ur ekologisk dimension

Detaljplanen bidrar till att göra Göteborgs central till en attraktiv målpunkt och bytespunkt. Den bidrar till Västlänkens attraktivitet genom att skapa goda miljöer runt Station Centralens entréer. Detta är positivt för kollektivtrafikåkandet i Göteborgsregionen, vilket i sin tur är viktigt ur miljösynpunkt.

Bedömning ur social dimension

Handel och verksamheter inom detaljplanen lockar människor till platsen vilket ökar tryggheten i området.

Detaljplanen innebär att olika typer av funktioner (handel, park, station, arbetsplatser, bostäder) inom eller i anslutning till planområdet knyts samman. Detta bidrar till mångfald inom området.

Bilagor

1. Fastighetsnämndens protokollsutdrag och tjänsteutlåtande, 2020-09-21 § 165
2. Genomförandeavtal avseende detaljplan för Västlänken station Centralen med omgivning, samt bilagor

Ärendet

Fastighetsnämnden beslutade 2020-09-21 § 165 att tillstyrka det upprättade förslaget till genomförandeavtal, samt uppdra åt fastighetskontoret att – givet kommunfullmäktiges slutliga godkännande av avtalet – underteckna avtalet, samt föreslå kommunfullmäktige att godkänna detsamma.

Det här genomförandeavtalet är ett av flera avtal som har tecknats eller tecknas med koppling till järnvägsprojektet Västlänken.

Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 2016-01-28 § 18 att godkänna genomförandeavtal mellan Göteborgs Stad och Trafikverket kopplat till detaljplanerna för Västlänken, järnvägstunneln, även kallad Genomförandeavtal för Linjen (dnr 1667/15).

Genomförandeavtalet reglerar åtaganden mellan Trafikverket och Göteborgs stad vad gäller genomförande och återställande, organisation, principer för markåtkomst och principer för ersättning, projektering samt ansvarsfördelning i det fortsatta arbetet.

Kommunfullmäktige beslutade 2018-04-26 § 22 att godkänna tillägg till genomförandeavtal mellan Göteborgs Stad och Trafikverket kopplat till detaljplanerna för Västlänken, järnvägstunneln (dnr 1667/15). Tilläggsavtalet reglerar anpassad grundläggning för pågående och fortsatt stadsbyggnad, omfattning av förberedelser för fyra plattformsspår i Haga och Korsvägen, kostnader för Göteborgs stads personal i järnvägsprojektet samt gränsdragningsfrågor avseende ansvar i stationerna.

2018-05-21 undertecknades avtal om tillfälliga nyttjanderätter för arbetsytor som Trafikverket behöver på stadens kvartersmark.

Göteborgs Stad och Trafikverket har för avsikt att teckna fastighetsbildningsavtal för järnvägsanläggningar ovan jord.

Göteborgs Stad och Trafikverket har för avsikt att teckna avtal om skötsel av tillfälliga nyttjanderätter för arbetsytor som Trafikverket behöver på stadens allmänna platsmark.

Detaljplan för Västlänken station Centralen

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utbyggnad av Station Centralen, en av de tre stationerna i järnvägstunneln Västlänken, med tillhörande byggrätter. Syftet är också att möjliggöra en stadsutveckling vid stationsläget Centralen samt säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Planförslaget möjliggör två av stationens tre planerade uppgångar, den östra och den i mitten. Detaljplanen innefattar också utbyggnad av Bergslagsparken, två nya torg och nya gator som blir ett led i fortsatt stadsutveckling i området och skapar en effektiv kollektivtrafikknutpunkt.

Genomförandeavtal avseende detaljplan för Västlänken station Centralen

Genomförandeavtalet reglerar Trafikverkets byggnation av Västlänken inom det område som omfattas av detaljplan för Västlänken station Centralen med omgivning. Avtalet upphör att gälla för det fall att förslaget till detaljplan inte vunnit laga kraft före utgången av år 2023.

För att reglera bland annat järnvägsanläggningens utformning, ansvaret för utförande och kostnader av de kommunaltekniska anläggningarna inom allmän plats med mera har fastighetsnämnden upprättat genomförandeavtal med Trafikverket.

För att reglera att det som skrevs i genomförandeavtalet för Linjen gäller även för de anläggningar som tillkommit eller förändrats sedan järnvägsplanen och detaljplanerna för Linjen, avtalar Trafikverket och Göteborgs Stad att genomförandeavtal för Linjen gäller även för dessa. Utöver detta innefattar genomförandeavtalet i huvudsak följande punkter:

- Avtalet reglerar återställandet av mark som Trafikverket berör under Västlänkenbyggnationen och som ska ingå i allmän plats i detaljplanen. Trafikverket ska anlägga berörd mark upp till bärlager i enlighet med kommande genomförandestudie och även ansvara för ledningssamordning inom området. Göteborgs Stad ska, efter att Västlänken och kvartersmarken inom detaljplanen byggts färdigt, färdigställa allmän plats.
- Västlänkens tekniska anläggningar ovan mark, såsom ventilationsschakt med mera, får en ändrad placering jämfört med järnvägsplanen så att placeringen fungerar med Göteborgs Stads tänkta utformning av allmän plats. Avtalet reglerar också hanteringen av det arbetsområde som är nödvändigt för att uppföra anläggningarna på annan plats än den järnvägsplanen angav.
- Västlänkens grundläggning och utformning anpassas för att möjliggöra byggnation på ovanliggande mark.
- Göteborgs Stad har fram till 2022-06-30 möjlighet att ge besked till Trafikverket om huruvida staden vill bebygga den kommunala marken i anslutning till stationens mittuppgång. Avtalet reglerar att Trafikverket ansvarar för att hantera belastningssituationen på tunneln för det fall det inte blir någon ovanliggande byggnation innan Västlänken är färdig. Avtalet reglerar också den tidplan som parterna ska följa och vilket ansvar kommunen har för stationsfunktion och belastning på tunneln för det fall kommunens mark ska bebyggas parallellt med Västlänkenbyggnationen.

Stadsledningskontorets bedömning

Det här genomförandeavtalet är ett av flera avtal som har tecknats eller tecknas med koppling till järnvägsprojektet Västlänken.

Kommunfullmäktige föreslås godkänna genomförandeavtal avseende detaljplan för Västlänken station Centralen. Kommunfullmäktige beslutade om Genomförandeavtal för Linjen (dnr 1667/15), som i några delar frångås i och med det aktuella genomförandeavtalet.

Aktuellt genomförandeavtal frångår delvis genomförandeavtalet för Linjen genom att Trafikverket inte återställer mark till befintliga förhållanden utan istället lägger marknivåer och ledningar i nya lägen. Göteborgs Stad ska färdigställa allmän plats. Avtalet frångår även det tidigare avtalet genom att vissa anläggningar får nya placeringar. Avtalet reglerar vidare vilka laster som gäller för ny mittuppgångsbyggnad (på kommunal mark). Det arbetsområde som Trafikverket hade genom järnvägsplanen får ny placering eftersom det som ska byggas (ventilationsschakt med mera) får en ny placering.

Genomförandeavtalet behöver godkännas innan detaljplanen (dnr 1416/20) antas av kommunfullmäktige då detaljplanen innebär ett åtagande för staden för att bygga ut allmän plats.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör



Genomförandeavtal med Trafikverket avseende detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning, inom stadsdelen Gullbergsvass

§ 165, 6468/12

Beslut

Enligt fastighetskontorets förslag:

Fastighetsnämnden tillstyrker för egen del det upprättade förslaget till genomförandeavtal, uppdrar åt förvaltningen att – givet att kommunfullmäktiges slutliga godkännande av avtalet – underteckna avtalet, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna densamma.

Handlingar

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande 2020-09-21

Yrkande D den 2020-09-20

Yrkanden

Patrik Höstmad (D) yrkar bifall till yrkande från D

Hampus Magnusson (M) yrkar bifall till kontorets förslag

Propositionsordning

Tjänstgörande ordförande Hampus Magnusson ställer proposition på yrkandena och finner att nämnden bifallit Hampus Magnussons yrkande. Omröstning begärs.

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja-röst för bifall till Hampus Magnussons yrkande. Nej-röst för bifall till Patrik Höstmads yrkande”.

Robert Hammarstrand, Bobbo Malmström, Anders Karlsson, Emmali Jansson, Jennifer Cardell, Catrin Bengtsson och Hampus Magnusson röstar Ja (7)



Patrik Höstmad och Bengt-Åke Harrysson röstar Nej (2)

Reservation

Patrik Höstmad (D) och Bengt-Åke Harrysson (D) reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering

2020-10-05

Vid protokollet

Sekreterare

Peter Kim

Ordförande

Hampus Magnusson

Justerande

Emmali Jansson

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-09-21

Diarienummer 6468/12

Handläggare

Anders Alm

Telefon: 031-368 10 63

E-post: anders.alm@fastighet.goteborg.se

Genomförandeavtal med Trafikverket avseende detaljplan för Västlänken, station Centralen med omgivning

Förslag till beslut

I fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden tillstyrker för egen del det upprättade förslaget till genomförandeavtal, uppdrar åt förvaltningen att – givet att kommunfullmäktiges slutliga godkännande av avtalet – underteckna avtalet, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna detsamma.

Ärendet

Detaljplanen omfattar området kring Västlänkens station norr om nuvarande centralstation. Detaljplanen syfte är att möjliggöra byggrätter uppe på Västlänken och i dessa integrera Västlänkens östra entré och mittentré. Detaljplanen innefattar också utbyggnad av Bergslagsparken, två nya torg och nya gator som blir ett led i fortsatt stadsutveckling i området och skapar en effektiv kollektivtrafikknutpunkt.

Avsikten är att samlat ta upp genomförandeavtal och detaljplan för beslut i kommunstyrelsen. Därefter ska kommunfullmäktige besluta om genomförandeavtal och detaljplan. Anledningen till detta är att kommunfullmäktige beslutade om Genomförandeavtal för Linjen (se nedan), vilket i några delar frångås i och med det nu aktuella genomförandeavtalet.

För att reglera bland annat järnvägsanläggningens utformning, ansvaret för utförande och kostnader av de kommunaltekniska anläggningarna inom allmän plats m.m. har fastighetskontoret upprättat förslag till genomförandeavtal med Trafikverket.

Avtalet

Genomförandeavtalet reglerar Trafikverkets byggnation av Västlänken inom det område som omfattas av detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning. Avtalet upphör att gälla för det fall att förslaget till detaljplan inte vunnit laga kraft före utgången av 2023.

Det finns tidigare tecknade avtal som berör planområdet. Dessutom kommer ytterligare avtal att tecknas.

Avtal som tecknats eller avses tecknas

Flera avtal som berör detaljplaneområdet har tecknats eller kommer att tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs stad.

2016-01-28 godkände kommunfullmäktige genomförandeavtal avseende Västlänkens järnvägstunnel ("Genomförandeavtal för Linjen"). Genomförandeavtal för Linjen reglerar åtaganden mellan Trafikverket och Göteborgs stad vad gäller genomförande och återställande, organisation, principer för markåtkomst och principer för ersättning, projektering samt ansvarsfördelning i det fortsatta arbetet.

2018-03-23 undertecknades avtal om köp av tunnelutrymme för Västlänken samt bildande av servitut för grundläggning av järnvägstunneln.

2018-05-09 undertecknades Tillägg till genomförandeavtal ("Tilläggsavtalet"). Tilläggsavtalet reglerar anpassad grundläggning för pågående och fortsatt stadsbyggnad, omfattning av förberedelser för fyra plattformsspår i Haga och Korsvägen, kostnader för Göteborgs stads personal i järnvägsprojektet samt gränsdragningsfrågor avseende ansvar i stationerna.

2018-05-21 undertecknades avtal om tillfälliga nyttjanderätter för arbetsytor som Trafikverket behöver på stadens kvartersmark.

Göteborgs stad och Trafikverket har för avsikt att teckna fastighetsbildningsavtal för järnvägsanläggningar ovan jord.

Parterna har för avsikt att teckna avtal om skötsel av tillfälliga nyttjanderätter för arbetsytor som Trafikverket behöver på stadens allmänna platsmark.

Genomförandeavtalet

För att reglera att det som skrevs i genomförandeavtalet för Linjen gäller även för de anläggningar som tillkommit eller förändrats sedan järnvägsplanen och detaljplanerna för Linjen avtalar Trafikverket och Göteborgs stad att genomförandeavtal för Linjen gäller även för dessa. Utöver detta innefattar genomförandeavtalet i huvudsak följande punkter:

*Avtalet reglerar återställandet av mark som Trafikverket berör under Västlänkenbyggnationen och som ska ingå i allmän plats i detaljplanen. Trafikverket ska anlägga berörd mark upp till bärlager i enlighet med kommande genomförandestudie och även ansvara för ledningssamordning inom området. Göteborgs stad ska, efter att Västlänken och kvartersmarken inom detaljplanen byggts färdigt, färdigställa allmän plats.

*Västlänkens tekniska anläggningar ovan mark, såsom ventilationsschakt m.m., får en ändrad placering jämfört med järnvägsplanen så att placeringen fungerar med Göteborgs stad tänkta utformning av allmän plats. Avtalet reglerar också hanteringen av det arbetsområde som är nödvändigt för att uppföra anläggningarna på annan plats än den järnvägsplanen angav.

*Västlänkens grundläggning och utformning anpassas för att möjliggöra byggnation på ovanliggande mark.

*Göteborgs stad har fram till 2022-06-30 möjlighet att ge besked till Trafikverket om huruvida man vill bebygga den kommunala marken i anslutning till stationens mittuppgång. Avtalet reglerar att Trafikverket ansvarar för att hantera belastningssituationen på tunneln för det fall det inte blir någon ovanliggande byggnation innan Västlänken är färdig. Det reglerar också den tidplan som parterna ska följa och vilket ansvar kommunen har för stationsfunktion och belastning på tunneln för det fall kommunens mark ska bebyggas parallellt med Västlänkenbyggnationen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Detaljplanen bedöms gå med överskott ekonomiskt. Hur stort överskottet blir är svårt att bedöma då flera poster är osäkra.

Detaljplanen skapar förutsättningar för handel och arbetsplatser.

Detaljplanen är en viktig pusselbit i ambitionen att göra Centralen/Gullbergsvassområdet till en ekonomiskt viktig del i framtidens Göteborg med dels centrala bostäder och dels en stor mängd arbetsplatser.

Detaljplanen bidrar till att stärka Göteborgs central som nod för resor i Göteborgsregionen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Detaljplanen bidrar till att göra Göteborgs central till en attraktiv målpunkt och bytespunkt. Den bidrar till Västlänkens attraktivitet genom att skapa bra miljöer runt station Centralens entréer. Detta är positivt för kollektivtrafikåkandet i Göteborgsregionen, vilket i sin tur är viktigt ur miljösynpunkt.

Bedömning ur social dimension

Handel och verksamheter inom detaljplanen lockar människor till platsen vilket ökar tryggheten i området.

Detaljplanen innebär att olika typer av funktioner (handel, park, station, arbetsplatser, bostäder) inom eller i anslutning till planområdet knyts samman. Detta bidrar till mångfald inom området.

Marin Öbo
Fastighetsdirektör

Elisabet Gondinger
Avdelningschef

Protokollsutdrag till

Trafikverket

Bilagor

1. Plankarta Detaljplan för Västlänken, station Centralen med omgivning

Komplett planhandling finns här:

<https://goteborg.se/wps/portal/start/byggande--lantmateri-och-planarbete/kommunens-planarbete/plan--och-byggprojekt>

GENOMFÖRANDEAVTAL

Västlänken

Detaljplan för Västlänken, station Centralen med omgivning

Innehållsförteckning

1. Förkortningar och definitioner	3
2. Bakgrund och syfte	5
2.1. Västlänken	5
2.2. Detaljplanen.....	5
2.3. Aktuella avtal.....	6
2.3.1. Genomförandeavtal för Linjen	6
2.3.2. Genomförandeavtal för stationer.....	6
2.3.3. Köpeavtal	6
2.3.4. Projektavtal för Västlänken.....	6
2.3.5. Tillfälliga nyttjanderätter.....	6
2.3.6. Samverkansavtal.....	7
2.3.7. Avtal om ledningsomläggningar	7
2.4. Kommande avtal.....	7
2.4.1. Fastighetsbildning	7
2.4.2. Återställning	7
2.4.3. Gränsdragning station	7
2.4.4. Detaljplan för Norr om Nordstan	7
3. Avtalets omfattning.....	7
4. Förutsättningar för avtalets giltighet.....	8
5. Ekonomi.....	8
5.1. Ekonomi för <i>Järnvägsprojektet</i>	8
5.2. Ekonomi för <i>Detaljplanen</i>	8
6. Markåtkomst och ersättning.....	9
6.1. Fastighetsbildning.....	9
6.2. Tillfällig upplåtelse av <i>Stadens</i> mark	9
7. Gatu- och parkanläggningar m.m. – återställning, utbyggnad och ombyggnad	10

7.3.	Ledningsomläggningar	11
7.4.	Anläggande av mark för allmän plats	11
7.5.	Platser med särskilda förutsättningar	12
7.6.	Färdigställande av allmän plats	14
7.7.	Återställande av utfart för bussar	14
7.8.	Tidssamordning	15
8.	Anslutning till vatten och avlopp	15
8.1.	VA-anläggningar	15
9.	Allmänna vatten och avloppsanläggningar	15
10.	Övriga ledningar	16
11.	Järnvägsanläggningen	16
11.2.	Anpassad grundläggning och byggnation	16
11.3.	Placering av tekniska anläggningar och uppgång	18
11.4.	Gestaltningprogram och arkitekttävling	19
11.5.	Konst	19
12.	Miljöstörningar, skador och skadehantering	19
13.	Dagvatten	20
14.	Tillstånd	20
15.	Kulturmiljö inklusive arkeologi	21
16.	Geoteknik	21
17.	Förorenad mark	21
18.	Tvist	21

GENOMFÖRANDEAVTAL

Västlänken

Detaljplan för Västlänken, station Centralen med omgivning

Parter: Göteborgs kommun (212000-1355), nedan kallad *Staden*, och svenska staten genom Trafikverket (202100-6297), nedan kallad *Trafikverket*.

1. Förkortningar och definitioner

- 1.1. Med *Parterna* avses parterna i detta avtal, *Staden* och *Trafikverket*.
- 1.2. Med *Medfinansieringsavtalet* avses ”Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige”.
- 1.3. Med *Västsvenska Paketet* avses alla de transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder som innefattas i *Medfinansieringsavtalet*.
- 1.4. Med *Parterna i Västsvenska paketet* avses parterna som har tecknat *Medfinansieringsavtalet*, dvs. Trafikverket (tidigare Banverket och Vägverket), Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen, Region Halland och Göteborgsregionens kommunalförbund.
- 1.5. Med *Detaljplanerna för Linjen* avses *Stadens* detaljplaner för Västlänken (ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal, samt detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt m.m.). *Detaljplanerna för Linjen* omfattar de utrymmen som behövs ovan och under mark för järnvägstunneln Västlänken med tillhörande anordningar som t ex servicetunnlar, serviceschakt och ventilationsanläggningar.
- 1.6. Med *Detaljplanerna för Stationerna* avses:
 - *Detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning.
 - *Detaljplan för Västlänken, Station Haga med omgivning. (*Station Haga*)
 - *Detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning. (*Station Korsvägen*)
 - *Ändring av detaljplaner för Västlänkens uppgång vid Johannebergs- och Olof Wijksgatan. (*Korsvägens västra uppgång*)

- 1.7. Med **Detaljplanen** avses **Stadens** detaljplan för Västlänken, station Centralen med omgivning.
- 1.8. Med **Järnvägsplanen** avses **Trafikverkets** järnvägsplan för Västlänken, Göteborgs Stad och Mölndals stad, Västra Götalands län (TRV 2013/92333). **Järnvägsplanen** visar järnvägens utformning, lokalisering, mark som behövs tillfälligt under byggtiden, mark som behöver tas i anspråk permanent samt åtgärder mot störningar från järnvägen.
- 1.9. Med **Järnvägsprojektet** avses arbeten och åtgärder kopplade till byggnationen enligt **Detaljplanerna för Linjen, Järnvägsplanen** och järnvägsrelaterade delar av **Detaljplanen** och erforderliga tillstånd enligt kap 9 och 11 i miljöbalken, vilka finansieras med medel enligt **Medfinansieringsavtalet** och andra avtal mellan **Parterna i Västsvenska paketet**.
- 1.10. Med **Bekostas av Järnvägsprojektet genom Trafikverket** avses att **Trafikverket** ansvarar för att bekosta åtgärd med medel som har avsatts för **Järnvägsprojektet** enligt **Medfinansieringsavtalet** och andra avtal mellan **Parterna i Västsvenska paketet**.
- 1.11. Med **Bekostas av Staden** avses att **Staden** bekostar åtgärd med andra medel än de som har avsatts för **Järnvägsprojektet** enligt punkt 1.10.
- 1.12. Med **Järnvägsanläggningen** avses den anläggning som redovisas i **Järnvägsplanen** (TRV 2013/92333) med tillhörande dokument, men enligt den omfattning i utförande som följer av tecknade och kommande avtal mellan **Parterna i Västsvenska paketet** alternativt mellan **Parterna**.
- 1.13. Med **Genomförandeavtal för Linjen** avses det genomförandeavtal som undertecknats av **Parterna** avseende **Detaljplanerna för Linjen**.
- 1.14. Med **Tilläggsavtalet** avses det tillägg till **Genomförandeavtal för Linjen** som upprättats mellan **Parterna**.
- 1.15. Med **Genomförandeavtalet** avses detta avtal.
- 1.16. Med **Avtal om ledningsomläggningar** avses **Avtal om ledningsomläggningar i samband med projekten Västlänken samt Olskroken planskildhet** vilket är tecknat mellan **Trafikverket** och **Staden**, genom kretslopp och vattennämnden.
- 1.17. Med **Gula området** menas det gulmarkerade området i **Bilaga 2**.

2. Bakgrund och syfte

2.1. Västlänken

- 2.1.1. Västlänken är en 8 km lång dubbelspårig järnväg, varav 6 km byggs i tunnel. Tunneln ska ha stationer vid Göteborgs Centralstation, Haga och Korsvägen. Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Genom att ge fler av regionens invånare direkt tillgång till centrala stationslägen i staden bidrar Västlänken till en ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbar tillväxt i Göteborgsregionen. Fler människor får tillgång till fler arbeten, företagen kan utvecklas och fler människor kan röra sig inom regionen på ett miljömässigt hållbart vis. Genom att pendeltåg och regiontåg inte behöver angöra säckstationen vid Göteborgs centralstation kan tågtrafiken effektiviseras. Fler kopplingar mellan tåg och lokal buss- och spårvagnstrafik medför stora kapacitetsökningar och mindre känslighet för störningar för Göteborgstrafiken. **Trafikverket** planerar att inviga och öppna Västlänken för trafik i december 2026.
- 2.1.2. Vid de nya stationerna vid Göteborgs centralstation, Haga och Korsvägen skapas nya bytespunkter, vilket gör att det blir gång- och cykelavstånd till pendeltåg från stora delar av centrala Göteborg. De tre stationerna kommer i framtiden att få ökad betydelse som bytespunkter för regionens växande befolkning och ökar möjligheterna till tågpendling till staden från mindre orter i regionen.

2.2. Detaljplanen

Detaljplanen innebär en ny kvartersstruktur i området norr om Göteborgs Central och att Västlänkens Station Centralen med tillhörande byggrätter kan byggas ut. **Detaljplanen** ersätter **Detaljplanerna för Linjen** inom planområdet och möjliggör även en yta för ett brandgasschakt från Västlänkens tunnel som ändrat läge och utformning i förhållande till **Detaljplanerna för Linjen**.

Detaljplanen gör det möjligt att bygga två av tre planerade uppgångar för Västlänkens Station Centralen i nya byggnader för centrumändamål. Bebyggelsen i östra delen av planområdet medger också bostäder. Inom planen ryms allmän platsmark i form av huvudgata, lokalgator, och ytor för torg. Den befintliga parkmiljön vid Bergslagsbanans stationshus planläggs och bevaras.

Längst västerut i planområdet anläggs in- och utfart mellan Bergslagsgatan och Nils Ericson Terminalen för bussar. Bebyggelsen i västra delen av planområdet medger i **Detaljplanen** byggnader som på grund av belastningsbegränsningar på Västlänkens järnvägstunnel tillåts bli högst tre våningar höga.

Bergslagsgatan behåller sitt nuvarande läge men breddas för att hantera en utökad framtida användning där den blir en viktig koppling mot Hisingsbron, Gullbergsvass och en eventuell Bangårdsviadukt.

2.3. Aktuella avtal

2.3.1. Genomförandeavtal för Linjen

I mars 2016 tecknade *Parterna* ett genomförandeavtal för *Detaljplanerna för Linjen; Genomförandeavtal för Linjen*. Avtalet reglerar ekonomi, organisation, kommunala gatu- och parkanläggningar, ledningar, krav på järnvägsanläggningen m.m.

I maj 2018 tecknade *Parterna Tilläggsavtalet* som reglerar de frågor som återstod att regleras i *Genomförandeavtal för Linjen*; grundläggning, omfattning av förberedelser för fyrspårsstationer, personalkostnader och gränsdragningsfrågor avseende stationerna.

2.3.2. Genomförandeavtal för stationer

Genomförandeavtal för *Korsvägens västra uppgång, Station Korsvägen* och *Station Haga* är tecknade.

2.3.3. Köpeavtal

I mars 2018 tecknade *Parterna Köpeavtal gällande kommunägd mark för tunnelintrång och tunnelmynningar för Västlänken samt avtal om servitut*. Avtalet ger *Trafikverket* de underjordiska utrymmen som behövs för *Järnvägsanläggningen* samt servitut för grundkonstruktioner och skyddszon. *Parterna* har även tecknat köpebrev och tilläggsavtal till köpeavtalet.

2.3.4. Projektavtal för Västlänken

I januari 2018 tecknade *Parterna i Västsvenska paketet Projektavtal för Västlänken: Byggnation, projekt 102* som reglerar medel till byggnationen av Västlänken.

2.3.5. Tillfälliga nyttjanderätter

I maj 2018 tecknade *Parterna Avtal om tillfälligt nyttjande av mark* vilket reglerar upplåtelse av kvartersmark för *Järnvägsprojektet*.

2.3.6. Samverkansavtal

I maj 2020 tecknade *Parterna Samverkansavtal* vilket bl.a. reglerar upplåtelse och skötsel av allmän plats under byggnationen av Västlänken.

2.3.7. Avtal om ledningsomläggningar

I januari 2018 tecknades *Avtal om ledningsomläggningar* mellan *Trafikverket* och *Staden* genom Kretslopp och Vatten.

2.4. Kommande avtal

2.4.1. Fastighetsbildning

Parterna har för avsikt att teckna ett eller flera avtal om fastighetsbildningsåtgärder längs med hela Västlänkens sträcka.

Avseende *Detaljplanen* avser *Parterna* att teckna en eller flera överenskommelser om fastighetsreglering gällande bland annat tekniska anläggningar för Västlänken, stationsfunktioner, utbredning av *Trafikverkets* tunnelfastighet (Nordstaden 702:44) för *Järnvägsanläggningen*, samt inlösen av allmän plats inom *Trafikverkets* fastighet.

2.4.2. Återställning

Parterna har för avsikt att teckna avtal om återställning av arbetsytor för *Järnvägsprojektet* som inte ligger inom detaljplanelagt område.

2.4.3. Gränsdragning station

Trafikverket har för avsikt att tillsammans med *Staden* och/eller exploatör överenskomma kring finansiering, projektering, utförande, förvaltning och ägande för anläggningar inom Västlänkens stationer.

2.4.4. Detaljplan för Norr om Nordstan

Parterna avser att teckna ett eller flera avtal för genomförande av detaljplan för bostäder, verksamheter och uppgångar för Västlänken norr om Nordstan.

3. Avtalets omfattning

- 3.1. *Genomförandeaftalet* reglerar åtaganden mellan *Parterna* vad gäller genomförande och projektering, krav på *Järnvägsanläggningen* samt ansvarsfördelning i det fortsatta arbetet med *Detaljplanen* och *Järnvägsprojektet*.

3.2. **Genomförandeavtal för Linjen** gäller även för **Genomförandeavtalet** och **Detaljplanen**. I frågor som avviker från **Genomförandeavtal för Linjen** är det **Genomförandeavtalet** som gäller.

4. Förutsättningar för avtalets giltighet

- 4.1. **Genomförandeavtalet** gäller från och med den dag det undertecknats av **Parterna** till dess att **Järnvägsprojektet** är avslutat samt alla anläggningar enligt kapitlen 9, 10 och 11 har blivit utförda och, i aktuella fall, överlämnade till **Staden** och garantiåtaganden för dessa löpt ut.
- 4.2. Om **Detaljplanen**, i huvudsaklig överensstämmelse med upprättat planförslag, inte antas och vinner laga kraft före utgången av 2023 upphör detta avtal att gälla omgående därefter.

5. Ekonomi

5.1. Ekonomi för **Järnvägsprojektet**

- 5.1.1. **Trafikverket** är utförande part och hanterar ekonomin gällande **Järnvägsprojektet**.
- 5.1.2. Såväl övergripande som särskild finansiering för **Järnvägsprojektet** har fastställts mellan **Parterna i Västsvenska paketet**.

5.2. Ekonomi för **Detaljplanen**

- 5.2.1. **Trafikverket** finansierar utbyggnad av **Järnvägsanläggningen** samt återställningsarbeten och ledningsomläggningar kopplade till denna. Utbyggnad av allmän plats finansieras genom gatukostnadsersättning från exploateringarna i **Detaljplanen** och den intilliggande detaljplanen för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen. Respektive fastighetsägare svarar för utbyggnad av kvartersmark. Det mindre området för centrumändamål i nordöstra delen av planområdet ägs av Älvstranden, det större kvarteret för centrum- och bostadsändamål i planområdets östra del ägs till största delen av Jernhusen och kvarteret för centrumändamål i västra delen ägs av **Staden**.

Då **Trafikverkets** återställningsarbeten delvis sker inom ytor där **Staden** avser att ändra nuvarande utformning av allmän plats har **Parterna** kommit överens om utförande i enlighet med punkt 7. Utförande part finansierar sin del såvida inget annat överenskommes.

6. Markåtkomst och ersättning

6.1. Fastighetsbildning

Fastighetsbildning för *Järnvägsplanen*, *Detaljplanerna för Linjen* och för *Detaljplanerna för Stationerna* hanteras i separata avtal i enlighet med punkt 2.3.3 och 2.4.1.

Parterna är överens om att ersättning för det servitut och/eller 3D-utrymme som kommer att bildas till förmån för *Trafikverket* avseende stationsuppgångarna och dess anläggningar, såsom exempelvis ventilationsanläggning, inom *Detaljplanen* ska värderas utifrån *Detaljplanens* användning av kvartersmark Järnvägstrafik, T₁. Om *Staden* överlåter marken innan beslut om ersättning fattas av Lantmäterimyndigheten ska *Staden*, mot den nya ägaren, göra förbehåll så att ovan nämnda villkor består.

6.2. Tillfällig upplåtelse av *Stadens* mark

Järnvägsprojektets genomförande kräver att *Trafikverket* tar i anspråk ytor med tillfällig nyttjanderätt enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg längs med hela järnvägssträckningen, inklusive den del som ligger inom *Detaljplanen*. Samtliga dessa platser hanteras i separata avtal i enlighet med punkt 2.3.5 och 2.3.6. För upplåtelse av allmän platsmark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt enligt nämnda lag utgår ingen ersättning.

Ett genomförande av *Detaljplanen* innebär att *Trafikverket*, i förhållande till *Järnvägsplanen*, behöver flytta kommande tekniska anläggningar i enlighet med *bilaga 4*. Detta innebär att tillfälligt nyttjanderättsområde som upplåtits enligt *Järnvägsplanen* och som markerats med blå färg på *bilaga 1* inte längre behövs. Den nya placeringen av tekniska anläggningar enligt ovan innebär behov av ett nytt arbetsområde, utanför *Järnvägsplanen*, markerat med rött i *bilaga 1*. Det nya området omfattas inte av tillfällig nyttjanderätt under *Järnvägsprojektets* genomförande, utan står under *Stadens* förvaltning

Trafikverket ska söka polistillstånd enligt 3 kap. 1 § ordningslagen (1993:1617) för användandet av den rödmarkerade ytan i *bilaga 1* vilket innebär att *Stadens* taxa för upplåtelse av offentlig plats blir tillämplig. Vad som har överenskommit mellan *Parterna* avseende återställande, samverkan och skötsel i *Genomförandavtalet för Linjen* samt samverkansavtalet enligt punkt 2.3.6 ovan avseende tillfälliga nyttjanderättsområden ska i tillämpliga delar gälla för den upplåtna ytan. Frågor om under vilken tid den upplåtna ytan får användas och för vilka ändamål regleras dock enbart i polistillståndet.

Parterna är överens om att *Trafikverket* inte ska drabbas ekonomiskt av att arbetsområdet flyttas då den nya placeringen av tekniska anläggningar tillkommit

på *Stadens* initiativ som en del av stadsutvecklingen på platsen. *Staden* ska därför ersätta *Trafikverket* för den kostnad som *Trafikverket* får för avgift för upplåtelse av offentlig plats.

När byggnationen av de tekniska anläggningarna inom rödmarkerat område är färdigställda och marken återställd, upphör *Stadens* skyldighet att ersätta *Trafikverket* för kostnader för upplåtelse av offentlig plats enligt ovan. Önskar *Trafikverket* nyttja ytan vid annan byggnation än för ovan nämnda tekniska anläggningar, uttas avgift enligt fastlagd taxa.

7. Gatu- och parkanläggningar m.m. – återställning, utbyggnad och ombyggnad

7.1. I punkt 8.4.1 i *Genomförandeaftalet för Linjen* regleras hur *Parterna* hanterar återställning av berörda markområden och anläggningar. *Detaljplanen* innebär dock att de funktioner som finns idag inte kan återställas i samma lägen och att en delvis ny stadsstruktur uppstår på platsen. Ett rent återställande enligt *Genomförandeaftalet för Linjen* är därför inte önskvärt. *Parterna* ersätter således skrivningen där med nedanstående som reglerar hur återställningsarbetet och anläggandet av ny allmän plats ska hanteras inom *Detaljplanen*. För de delar av allmän plats i *Detaljplanen* som inte gulmarkerats i **bilaga 2**, och som *Trafikverket* tagit i anspråk under byggtiden, gäller dock fortfarande *Genomförandeaftalet för Linjen*. Enligt *Genomförandeaftalet för Linjen* ska berörda markområden och anläggningar återställas till ursprunglig funktion och kvalitet efter utfört arbete. Om *Staden* önskar annat återställande ska *Parterna* överenskomma om detta i god tid före återställande.

En genomförandestudie har tagits fram för Bergslagsparken. *Parterna* ska samverka kring hur återställandet av arbetsytorna i Bergslagsparken kan ske så det bättre överensstämmer med den nämnda genomförandestudien.

7.2. *Parternas* gemensamma ambition är att *Trafikverket* gör sina åtgärder i samband med *Järnvägsprojektet* medan *Staden* gör sina åtgärder i ett senare skede då *Trafikverket* inte längre har entreprenader uppe på marken.

Parternas gemensamma ambition är att området ska fungera gällande byggtrafik, marknivåer och ledningsanslutningar under senare delen av *Järnvägsprojektet* och att allmän plats ska vara färdigställd innan Västlänken invigs. För att denna tidplan och ambition ska hållas krävs åtgärder från båda *Parterna*. *Trafikverket* ansvarar för att byggtrafik, marknivåer och ledningsanslutningar utförts senast i samband med att *Järnvägsprojektets* större markentreprenader i området avslutats. *Staden* ska i möjligaste mån tillse att allmän plats inom *Detaljplanen* är färdigställd till dess att Västlänken invigs.

7.3. Ledningsomläggningar

Trafikverket ansvarar för ledningsomläggningar inom *Detaljplanen* görs för de ledningar som *Järnvägsprojektet* har påverkat och för att lägga dessa ledningar i de slutliga lägena så att de inte ska behöva flyttas då *Staden* iordningställer allmän plats inom *Detaljplanen* i enlighet med punkt 7.6.

Trafikverket har tecknat avtal med ledningshavare som reglerar ansvar och kostnader avseende erforderliga omläggningar som föranses av *Järnvägsprojektet* samt för nyanläggningar och tilläggsbeställningar som ledningshavarna önskar utföra.

Exploatörerna av kvartersmarken inom och intill *Detaljplanen* kan med sin byggnation komma att påverka ledningarna och därför vilja att dessa ges tillfälliga dragningar innan de läggs i det permanenta läget i ett senare skede. För det fall någon av *Parterna* överenskommer med exploatör om att ledningarna hanteras på detta sätt ska det kommuniceras med den andra parten. Den andra parten ska i så fall medverka till att ändra den avtalade hanteringen av ledningar förutsatt att detta kan ske utan extra kostnader för motparten eller påverkan på *Järnvägsprojektets* tidplan.

7.4. Anläggande av mark för allmän plats

7.4.1. *Trafikverket* ansvarar för att inom område markerad med gult i **bilaga 2, Gula området**, anlägga marken till angiven höjdnivå för bärlager i genomförandestudien enligt 7.4.2 så långt detta är möjligt med hänsyn till situationerna i punkt 7.5 nedan. Fyllnadsmaterialet kommer då anpassas för den belastningssituation som krävs för att inte *Järnvägsanläggningen* ska skadas av för stor tyngd eller av upplyftande krafter. Underlaget ska hålla den kvalitet som skäligen kan erfordras för att den gatanläggning som görs ovanpå ska fungera för den framtida funktionen. För dessa ytor ska *Staden* beredas tillfälle att ta del av arbetshandlingarna före utförandet samt närvara vid kontroll och besiktning. *Trafikverket* påtar sig inget vidare ansvar gentemot *Staden* för sina åtaganden beträffande *Stadens* anläggningar än för sådant som *Trafikverkets* entreprenör kan hållas ansvarig för.

7.4.2. *Staden* har för avsikt att göra en genomförandestudie som i detalj studerar utformningen av allmän plats i *Detaljplanen*. I denna ska marknivåer redovisas. *Staden* ska färdigställa genomförandestudien i god tid innan anläggandet av marknivåer ska utföras så att inte *Trafikverkets* arbete försvåras eller fördröjas. *Trafikverket* ska medverka i *Stadens* arbete med att ta fram genomförandestudien.

7.5. Platser med särskilda förutsättningar

Gula området gränsar till dels kvartersmark och dels allmän plats. Det är inte alla angränsande ytor som vid tidpunkten för **Trafikverkets** återställande kommer ha de förutsättningarna som krävs för att **Trafikverket** ska kunna anlägga marken till angiven höjdnivå för bärlager enligt genomförandestudien. Kravet på att **Trafikverket** ska anlägga marken till en viss höjd begränsas då av vad som är tekniskt möjligt. Hur detta hanteras i olika gränssnitt beskrivs nedan.

- 7.5.1. Mellan gatan norr om Jernhusens kvarter och Bergslagsparken, aktuellt gränssnitt är markerat med lila färg i **bilaga 2**, är höjdskillnaden påtaglig varför **Staden** här kan komma att vilja ha en spont, stödmur eller liknande konstruktion för att möjliggöra att hela gatan läggs i sin slutliga nivå. **Trafikverket** kan utföra sådan konstruktion på **Stadens** bekostnad förutsatt att **Staden** beställer detta i god tid innan arbetet behöver utföras. Kostnaden ska utgöras av entreprenörens till Trafikverket fakturerade kostnader. Konstruktionen projekteras av **Staden** och beställning av byggnation ska tillsändas **Trafikverket** senast årsskiftet 2021/2022. Om beställning enligt detta stycke inte sker anlägger **Trafikverket** marken till den nivå som är tekniskt möjlig utan spont, stödmur eller liknande.
- 7.5.2. **Gula området** kan mot allmän plats (Bergslagsgatan samt mindre lokalgata öster om Bergslagsparken) i norr komma att angränsa till områden med en lägre marknivå. Aktuella gränssnitt är markerade med röd färg i **bilaga 2**. På dessa platser ska **Trafikverket** anlägga en slänt ner mot angränsande mark. Sådan slänt måste vara körbar.
- 7.5.3. Runt Jernhusens kvarter kommer allmän plats att gränsa till källarvägg för underjordiskt parkeringsgarage. Utmed södra respektive norra kanten av Jernhusens kvarter kommer allmän plats att ligga uppe på parkeringsgaragets tak. Jernhusen kommer inte att få tillgång till sin mark, och därmed ges möjlighet att bygga garagets väggar och tak, förrän efter att **Trafikverket** lämnat aktuella ytor. **Trafikverket** avser att låta slitsmurar utmed kvarterets långsidor stå kvar när **Trafikverket** lämnar aktuella ytor. Släntning sker mot slitsmur i syfte att släntningen ska bli så liten som möjlig och att uppfyllnaden av marken till angiven höjdnivån för bärlager i genomförandestudien kan utföras så långt som möjligt. På västra sidan av Jernhusens kvarter finns ingen slitsmur för **Järnvägsprojektet**. Här lämnar **Trafikverket** cirka tre meter ouppfyllt, med slänt upp mot allmän platsmarken, så att Jernhusen kan köra och utföra byggnation av källarvägg. Om släntning sker ska marknivåerna och släntning utföras så att allmän platsmarken är möjlig att trafikera och att rundkörning runt Jernhusens

kvarter fungerar. Arbetet ska utföras med utgångspunkten att ledningar och markfyllnad i möjligaste mån kan ges sina slutliga lägen.

- 7.5.4. På torget i planområdets östra del kommer Jernhusen behöva en ramp ner till underjordiskt parkeringsgarage. **Trafikverket** avser att anlägga underbyggnad till garagerampen, vilket innebär att allmän platsmarken inte kan anläggas i den angivna höjdnivån för bärlager enligt genomförandestudien vid den tidpunkt som **Trafikverket** lämnar aktuella ytor. **Trafikverket** kommer därför att utföra slantning mot kvartersmarken och rampens underbyggnad.
- 7.5.5. **Järnvägsanläggningen** är anpassad för en viss belastningssituation, vilket påverkar val av fyllnadsmaterial som **Trafikverket** använder då marken anläggs. För det fall **Trafikverket** inte kan återfylla till marknivån enligt 7.4.1 ska **Trafikverket** och **Staden** kommunicera kring vad för fyllnadsmaterial som ska användas på platsen.
- 7.5.6. **Gula området** kan österut och söderut komma att angränsa till område med en lägre marknivå än den planerade höjdnivån enligt kommande genomförandestudie. Detta behöver hanteras mot de berörda fastighetsägarna enligt nedan.
- a) **Trafikverket** ska anlägga en slänt på fastigheten Gullbergsvass 703:60 som möjliggör att den angivna höjdnivån för bärlager enligt genomförandestudien kan anläggas, förutsatt att **Staden** i avtal med Jernhusen kan säkra den markåtkomst som krävs för detta. Kan inte **Staden** teckna avtal med Jernhusen som säkrar markåtkomsten ska **Trafikverket** istället anlägga en slänt ner mot angränsande mark. Den aktuella gränsen mot Gullbergsvass 703:60 är markerad med blå färg i **bilaga 2**.
 - b) För att marken ska kunna läggas i rätt höjdnivå fram till gränsen mot **Trafikverkets** egen fastighet Gullbergsvass 703:6 ska **Trafikverket** anlägga körbar slänt utanför planområdet i linje markerad med turkos färg på **bilaga 2**, förutsatt att slänt inne på Gullbergsvass 703:60 kan anläggas enligt punkt 7.5.6a ovan. Om inte avtal kan göras med Jernhusen enligt ovan anlägger **Trafikverket** istället slänten inne på kommunens mark inom planområdet.
 - c) **Trafikverket** ska anlägga slänt mot egen fastighet Gullbergsvass 703:6, i första hand utanför planområdet, i linje markerad med orange färg på **bilaga 2**. Om sådan slänt inte går att anlägga med hänsyn till befintliga spår, kan slänt anläggas inom **Gula området**.
 - d) Slantning kan troligen inte ske inne på fastigheten Gullbergsvass 703:58, markerad med grön färg i **bilaga 2**. **Trafikverket** kan därför behöva anlägga marken närmast denna fastighet till en något lägre nivå än den som redovisas i genomförandestudien.

- 7.5.7. Delar av Bergslagsgatan grävs upp i samband med **Trafikverkets** arbete. Då **Trafikverket** här anlägger marken enligt punkt 7.4.1 ska **Trafikverket** därefter asfaltera gatan så att den fungerar för trafik fram till dess att **Stadens** ombyggnad av Bergslagsgatan påbörjas.
- 7.5.8. Inom **Gula området** kan det på någon eller några platser vara område för växtbäddar eller liknande. På dessa platser anlägger **Trafikverket** dock bärlager på samma sätt som för omgivande mark. Det åligger sedan **Staden** att vid färdigställandet av allmän plats iordningsställa dessa ytor till deras slutliga skick.

7.6. Färdigställande av allmän plats

Staden ansvarar för att färdigställa all allmän plats inom **Detaljplanen**. Arbetet innefattar, inom **Gula området**, markbeläggning (asfalt, plattläggning, kantstenar m.m.), plantering och gatuinredning (skyltar, signaler, bänkar m.m.). I övriga delar av **Detaljplanen** ansvarar **Staden** även för underbyggnad, ledningsarbeten m.m. Arbetet ska utföras i enlighet med den genomförandestudie som **Staden** har för avsikt att ta fram.

Ett antal större utbyggnader av kvartersmark kommer utföras inom och i anslutning till **Detaljplanen** och kräver då stora etableringsområden. Den tid då **Staden** påbörjar utbyggnaden av olika delområden kommer därför styras av när marken blir tillgänglig och när anläggningar kan göras utan att dessa skadas av andra entreprenader. I **bilaga 3** visas den preliminära tidplan som såväl **Trafikverket** som **Staden** ska styra mot. **Staden** ska i möjligaste mån tillse att allmän plats inom **Detaljplanen** är färdigställd till dess att Västlänken invigs.

7.7. Återställande av utfart för bussar

I västra delen av **Detaljplanen** finns idag en utfart för bussar. Även i framtiden ska angöring för bussar till/från Nils Ericssonterminalen ske här, men marken ska dessutom bebyggas med nytt kvarter som omgärdar ny utfart. **Trafikverket** lämnar här tunneltaket med uppstickande tekniska installationer. **Trafikverket** fyller därefter upp marken till nivån +1,9 meter i RH2000, såvida inte annat överenskomms. Då **Staden** har för avsikt att börja bygga kvarteret ovanpå tunneln i anslutning till att tunnelns yttre delar här färdigställs ska samordning ske mellan **Parterna** gällande exempelvis återfyllnad och anslutning mellan tunnelkonstruktion och ovanliggande byggnad.

Funktionen med bussangöring till/från Nils Ericssonterminalen ska upprätthållas under byggtiden.

7.8. Tidssamordning

Parterna ska verka för att båda *Parternas* arbeten kan utföras på ett effektivt sätt genom en god tidsamordning för de olika entreprenaderna i respektive projekt och med fokus på att arbetena för båda *Parterna* kan slutföras i enlighet med tidsramar i **bilaga 3**. *Parterna* ska verka för att ge motparten tillträde till sitt arbetsområde när så är möjligt, för effektivt genomförande och god tidsamordning.

8. Anslutning till vatten och avlopp

8.1. VA-anläggningar

Dricks-, dagvatten- och spillvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät för Västlänken och dess stationer. Anslutande ledningar utförs och ***Bekostas av Järnvägsprojektet genom Trafikverket***.

Kapaciteten på befintligt ledningsnät kan vara begränsad, uppdimensionering eller andra åtgärder för att uppnå kapaciteten ***Bekostas av Järnvägsprojektet genom Trafikverket***.

Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten enligt de uppgifter Kretslopp och vatten lämnar för respektive anslutningspunkt. Uppgift om lägsta normala vattentryck i respektive förbindelsepunkt tas fram av Kretslopp och vatten. I de fall högre vattentryck eller större flöde önskas får detta anordnas och ***Bekostas av Järnvägsprojektet genom Trafikverket*** alternativt respektive blivande fastighetsägare.

Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Dag-, drän- och spillvatteninstallation inom kvartersmarken ska utformas med hänsyn till uppdamningsnivån i det allmänna avloppsnätet. Lägsta höjd på färdigt golv ska, för att anslutning med självfall ska tillåtas, vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt.

8.2. Anläggningsavgifter

Trafikverket ska erlägga va-anläggningsavgift till ***Staden*** enligt vid varje betalningstillfälle för ***Staden***, genom Kretslopp och vatten, kalkylerade kostnad.

9. Allmänna vatten och avloppsanläggningar

9.1. Ett separat avtal, ***Avtal om ledningsomläggningar***, är tecknat mellan ***Trafikverket*** och ***Staden***, genom kretslopp och vattennämnden, angående utförande av

ledningsåtgärderna, såsom projektering, iordningställande, besiktning, garantibesiktning och överlämnande.

- 9.2. Utbyggnaden av **Järnvägsprojektet** innebär att allmänna vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar samt allmänna avloppsanläggningar påverkas och måste läggas om, tas bort eller förändras på annat sätt. Åtgärderna bekostas och utförs i enlighet med **Avtal om ledningsomläggningar**.
- 9.3. Större upplag, uppställning av bodar eller liknande får inte ske på ytor med allmänna va-ledningar, utan medgivande från **Staden**, genom förvaltningen kretslopp och vatten. Kretslopp och vatten ska vid behov få tillträde till **Trafikverkets** arbetsområden inom vilka allmänna va-anläggningar finns för tillsyn, löpande underhåll samt för att kunna utföra akuta åtgärder på anläggningarna. Planerade arbeten ska tidssamordnas med **Trafikverkets** bygglédare.

10. Övriga ledningar

- 10.1. Inom området för **Järnvägsprojektet** finns ett antal ledningar och brunnar, såsom el-, fjärrvärme- och gasledningar, optokablar m.m. tillhöriga **Staden**, kommunägda bolag eller enskilda aktörer. Dessa ledningar med tillhörande anordningar kan behöva läggas om eller anpassas till följd av **Järnvägsprojektet**. I enlighet med punkten 10.1 i **Genomförandavtal för Linjen** har separata ledningsavtal avseende kostnader och utförande av dessa arbeten upprättats mellan **Trafikverket** och respektive ledningsägare.

11. Järnvägsanläggningen

- 11.1. **Parterna** har enats om vissa krav beträffande tekniskt utförande och utformning av **Järnvägsanläggningen**, inklusive schakt, ventilationsanläggningar och räddningstunnlar i enlighet med kapitel 11 i **Genomförandavtal för Linjen**. Utöver vad som avtalats där är **Parterna** också överens om nedanstående.

11.2. Anpassad grundläggning och byggnation

- 11.2.1. Grundläggning av **Järnvägsanläggningen** ska inte omöjliggöra byggnation ovanpå Västlänken i enlighet med vad som står i **Tilläggsavtalet**. Detta samt definition av lastförutsättningarna för den slutgiltiga byggnationen redovisar **Trafikverket** i **PM Lastförutsättningar för byggnad ovan station Centralens mittuppgång, bilaga 5**.
- 11.2.2. **Parternas** gemensamma ambition är att byggrätten kring Västlänkens mittuppgång ska bebyggas i enlighet med **Detaljplanen** och inrymma entréfunktion enligt de krav som finns för **Järnvägsanläggningen**. Sådan

byggnation ska då utföras av en exploatör som **Staden** säljer marken till. För att sådan byggnation ska ske krävs dock dels att exploatör och **Trafikverket** överenskommer kring utformningen av entréfunktionen, och även finansiering och fastighetsbildning kopplat till denna, och dels att **Staden** och exploatör överenskommer kring försäljning av marken. Om nämnda överenskommelser görs gäller punkterna 11.2.4-11.2.6 enligt nedan.

Om **Staden** inte kan komma överens med exploatör blir det ingen byggnation vid mittuppgången enligt vad **Detaljplanen** föreslår. **Staden** ska ge **Trafikverket** besked senast 2022-06-30 om **Staden**/exploatör inte avser uppföra en mittuppgångsbyggnad. Sådant besked innebär att punkterna 11.2.4-11.2.6 enligt nedan upphör att gälla. **Trafikverket** uppför då istället en egen entrébyggnad som ägs och **Bekostas av Järnvägsprojektet genom Trafikverket**. Sådant besked innebär även att **Trafikverket** måste vidta åtgärder för att säkerställa den ovanliggande last som förutsatts vid grundläggning och som krävs för att **Järnvägsanläggningen** inte ska ta skada. Åtgärderna utförs och **Bekostas av Järnvägsprojektet genom Trafikverket**. När **Staden**, eller exploatör som **Staden** säljer/upplåter till, i framtiden bebygger marken ovanpå tunneln måste hänsyn tas till **Järnvägsanläggningen** och dess belastningsbehov, vilket t.ex. innebär begränsningar vid bortschaktning av massor ovanpå **Järnvägsanläggningen**.

- 11.2.3. **Staden** ska vid försäljning eller upplåtelse av marken ovanpå tunneln skriva in i avtal att köparen eller nyttjanderättshavaren måste anpassa byggnationen efter de förutsättningar som ges av **Järnvägsanläggningen** gällande dels grundläggning och dels hissar, trappor och andra nödvändiga ovanjordsanläggningar. Köparen eller nyttjanderättshavaren ska samverka med **Trafikverket** för att få en välfungerande stationsfunktion i enlighet med det servitut och/eller 3D-utrymme för uppgång som avses bildas.
- 11.2.4. Kommande ägare till byggrätterna ovan **Järnvägsanläggningen** kommer behöva teckna avtal med såväl hyresgäster som entreprenörer i god tid innan byggnationen av byggrätterna startar. Det är därför angeläget för **Staden** att byggnationen av byggrätterna är möjlig att starta vid planerad tidpunkt. **Trafikverket** ska överlämna arbetsplatsområdet till **Staden** 2024-01-02. Senast 2022-12-31 ska **Trafikverket** informera **Staden** om eventuella ändringar av tidpunkten. Om **Trafikverket** inte meddelar sådan förändring, gäller angiven tidpunkt. **Trafikverket** svarar för de kostnader som uppkommer för **Staden** för det fall att byggnation inte kan startas 2024-01-02 alternativt vid den senare tidpunkt som informerats enligt ovan, eller avslutas i tid av anledning som kan härröras till **Järnvägsprojektet**. För undvikande av missförstånd kan det gälla försening av **Järnvägsprojektet** men också andra orsaker som kan härröras till **Järnvägsprojektet**. Även efter att byggnationen av de ovanliggande byggrätterna startat kan

Trafikverket behöva visst tillträde till marken för fortsatt arbete i *Järnvägsanläggningen* under mark.

- 11.2.5. *Järnvägsanläggningen* anpassas för en viss belastningssituation och grundvattentryck. Det är därför angeläget för *Trafikverket* att erforderliga laster från ovanliggande byggnation kommer till inom en viss tid från det att tunneln färdigställts samt att grundvattentryck upprätthålls under hela byggtiden. *Parterna* har ett gemensamt ansvar för belastningssituationen under byggtiden och ska därför kontinuerligt samråda kring belastning och grundvattenpåverkan, exempelvis då upplag eller kranuppställning sker inom det berörda området. *Staden* svarar för de kostnader som uppkommer för det fall inte belastningen, dvs motsvarande den erforderliga minimumlast som krävs för *Järnvägsanläggningen*, är på plats senast 2026-01-01. För det fall *Trafikverket* meddelat *Staden* att tillträde enligt 11.2.4 blir senare än 2024-01-02 ska *Stadens* datum, 2026-01-01, för att ordna belastning från ovanliggande byggnation flyttas fram i motsvarande mån.
- 11.2.6. Vid tidpunkten för Västlänkens öppnande för trafik måste det finnas en entré på plats. I det fall avsedd byggnad innehållande denna funktion inte är påbörjad 1 år innan dess, kommer *Trafikverket* låta uppföra en egen entré av enklare art som ska fungera tillfälligt fram till dess en permanent entré är uppförd. *Staden* ska verka för att *Trafikverket* då kan uppföra en entré för *Järnvägsanläggningens* behov i tid för öppnandet av Västlänken. *Staden* svarar för de kostnader som uppkommer för *Trafikverket* för uppförande av enklare, tillfällig entré i nämnd situation för det fall att *Staden* hade tillträde att påbörja byggnation 3 år innan Västlänkens öppnande, tidigast 2024-01-02. Planerat öppnande av Västlänken är vid tecknande av *Genomförandeaftalet* december 2026.

11.3. Placering av tekniska anläggningar och uppgång

- 11.3.1. För vissa tekniska anläggningar och östra uppgången har *Parterna* enats om andra placeringar eller annan utformning än vad som redovisats i *Järnvägsplan* och/eller *Detaljplanerna för Linjen*. De nu aktuella lägena är redovisade i *Detaljplanen* och ersätter de som tidigare redovisats. Alternativt har det tillkommit nya anläggningar eller givits större flexibilitet. Anläggandet av de aktuella anläggningarna utförs av *Trafikverket* och *Bekostas av Järnvägsprojektet genom Trafikverket*. Nedan nämnda anläggningar markeras i **Bilaga 4**.
- 11.3.2. Två tryckutjämningschakt i östra delen av planområdet har givits större flexibilitet i placeringen, se lilamarkerat i **Bilaga 4**.

- 11.3.3. Uppgång, serviceanläggning och ventilation för friskluft har givits större flexibilitet i placeringen. De ska placeras inne i ny bygggrätt i östra delen av **Detaljplanen**, se gulmarkerat i **Bilaga 4**.
- 11.3.4. Brandgasschakt, friskluftsintag samt trapphus har i **Detaljplanerna för Linjen** placerats direkt öster om Nils Ericsonterminalen, i cirkulationsplats på Bergslagsgatan respektive inom bygggrätt i kommande Kv 19 Bromen. Dessa anläggningar placeras istället endast på norra sidan om järnvägstunneln samt justeras till placering lite längre österut med byggnad ovan mark i västra delen av Bergslagsparken. Se rödmarkerat i **Bilaga 4**.
- 11.3.5. Ventilation för friskluft ska inte ha kvar den placering som redovisats i **Detaljplanerna för Linjen** då de skulle hamna i allmän plats torg. De ska istället placeras inne i ny bygggrätt i västra delen av **Detaljplanen**, se grönmarkerat i **Bilaga 4**.

11.4. Gestaltungsprogram och arkitekttävling

- 11.4.1. **Trafikverkets** anläggningar ovan mark, såsom ventilationsanordningar, uppgångar och lanterniner innebär en påverkan på stadsmiljön. Utformningen av dessa anläggningar ska följa **Detaljplanens** plankarta med tillhörande planbeskrivning med gestaltungsprinciper samt gestaltungsprogram. Åtgärderna utförs av **Trafikverket** och **Bekostas av Järnvägsprojektet genom Trafikverket**.
- 11.4.2. **Trafikverket** ska medverka i arkitekttävling som ordnas för mittuppgången vid Centralen.

11.5. Konst

- 11.5.1. **Parterna** ska följa det övergripande konstprogrammet Kronotopia som tillskapats gemensamt.

12. Miljöstörningar, skador och skadehantering

- 12.1. **Järnvägsprojektet** genom **Trafikverket** ska hålla **Staden** skadeslös vid samt försvara **Staden** mot, varje krav eller föreläggande från myndighet eller tredje part med avseende på miljöstörningar, intrång, skador eller övriga anspråk som **Järnvägsprojektet** orsakar. **Staden** ska informera **Trafikverket** vid varje enskild skadeanmälan som ställs mot **Staden**, och föra dialog huruvida skadan ska godkännas som ersättningsgill innan eventuell ersättning betalas ut av **Staden**. Eventuell ersättning ska ha stöd i gällande lagstiftning. Ovanstående hanteras i enlighet med vad som beskrivs i punkterna 12.1-12.2 i **Genomförandeavtal för**

Linjen. Åtgärder och ersättning ska **Bekostas av Järnvägsprojektet genom Trafikverket**.

13. Dagvatten

- 13.1. **Trafikverket** är skyldigt att under byggtiden vidta nödvändiga åtgärder för avledande av vatten från områden som omfattas av **Järnvägsprojektet** så att inte skada uppstår på recipient eller grannfastigheter. **Trafikverket** är skyldigt att under driftskedet vidta nödvändiga åtgärder för avledande av vatten från de delar av **Järnvägsanläggningen** som **Trafikverket** äger så att inte skada uppstår på recipient eller grannfastigheter.
- 13.2. **Trafikverket** är medvetet om att dagvattnet enligt 13.1 ska fördröjas, vid behov renas och behandlas innan det avleds till befintligt dike eller allmän dagvattenledning och vidare till recipient. Det åligger också **Trafikverket** att i fall där så krävs tillse att anmälan om dagvattenanläggning görs till miljöförvaltningen och följa dess krav. **Staden** genom Kretslopp- och vattenförvaltningen mottar endast dagvatten som följer miljöförvaltningens krav på rening och uppfyller kraven enligt ABVA (Allmänna bestämmelser för användande av Göteborgs Stads allmänna vatten- och avloppsanläggning).
- 13.3. Vid behov ska fördröjnings- och behandlingsanordningar anläggas enligt **Stadens** vid genomförande gällande Reningskrav för dagvatten, fördjupade översiktsplan eller tematiska tillägg inom dagvatten, för närvarande "Vatten – så klart" och dagvattenhandbok, "Dagvatten, så här gör vi!" samt de krav myndigheter ställer. **Trafikverket** ska redovisa sina åtgärder avseende avledande av vatten för **Staden** genom tillsynsmyndigheten. De anläggningar som föranleds av **Järnvägsprojektet** ska utföras av **Trafikverket** och bekostas av **Trafikverket**.
- 13.4. **Parterna** är i framtiden ägare och har driftansvar för sina respektive anläggningar för avvattning inom området för **Järnvägsprojektet**.

14. Tillstånd

- 14.1. **Trafikverket** ansvarar för att erforderliga lov, anmälningar och myndighetstillstånd, såsom miljödom avseende vattenverksamhet, bygglov/marklov, starttillstånd m.m., för genomförandet av **Järnvägsprojektet**, jämte övriga i detta avtal angivna åtaganden, erhålls. Flera av dessa tillstånd ges av **Staden**, som ska verka för en smidig tillståndsprocess. Åtgärderna **Bekostas av Järnvägsprojektet genom Trafikverket**.

15. Kulturmiljö inklusive arkeologi

- 15.1. *Trafikverket* ansvarar för att eventuella arkeologiska utredningar genomförs och att erforderliga tillstånd erhålls innan ingrepp sker i fornlämningar till följd av *Järnvägsprojektet* i enlighet med *Genomförandeavtal för Linjen*.
- 15.2. Nödvändiga åtgärder, enligt gällande lagstiftning, med avseende på fornlämningar inom området för *Järnvägsprojektet*, *Bekostas av Järnvägsprojektet genom Trafikverket* i enlighet med *Genomförandeavtal för Linjen*.

16. Geoteknik

- 16.1. *Trafikverket* har genomfört geotekniska utredningar i syfte att säkerställa *Järnvägsprojektets* genomförande ur geoteknisk synvinkel. *Trafikverket* svarar för de åtgärder som krävs för att säkerställa att stabiliteten inom mark som påverkas av *Järnvägsprojektet* blir tillfredsställande, både i utbyggnadsskedet och permanent. Detta hanteras i enlighet med vad som beskrivs i punkt 17.1 i *Genomförandeavtal för Linjen*. Åtgärderna *Bekostas av Järnvägsprojektet genom Trafikverket*.

17. Förorenad mark

- 17.1. Inom området för *Järnvägsprojektet* finns områden med förorenad mark. *Trafikverket* ansvarar för samtliga åtgärder som krävs med anledning av att marken är förorenad vid genomförandet av *Järnvägsprojektet*. Detta hanteras i enlighet med vad som beskrivs i punkterna 18.1-18.3 i *Genomförandeavtal för Linjen*. Samma sak gäller vid *Trafikverkets* utbyggnad av nya anläggningar inom allmän plats som är en direkt följd av arbeten inom *Järnvägsprojektet*.

18. Tvist

Tvist rörande tolkning av detta avtal ska hänskjutas till allmän domstol.

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar, varav *Parterna* tagit ett vardera.

För Trafikverket
Göteborg 2020-

Göteborg 2020-

Bo Larsson,
Projektchef Västlänken

Per Ling-Vannerus
Verksamhetsområdeschef Stora Projekt

För Göteborgs kommun
Göteborg 2020-

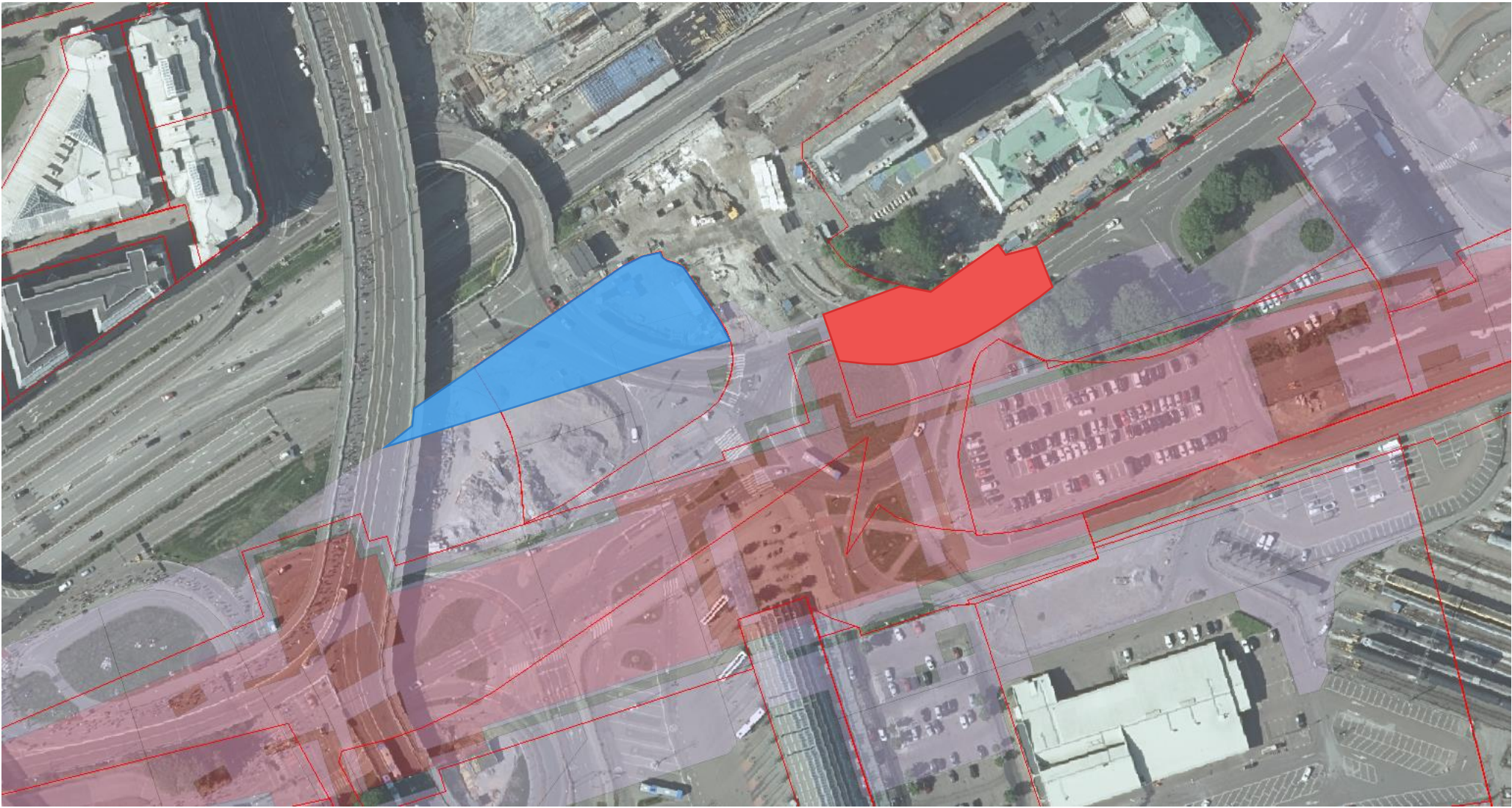
Göteborg 2020-

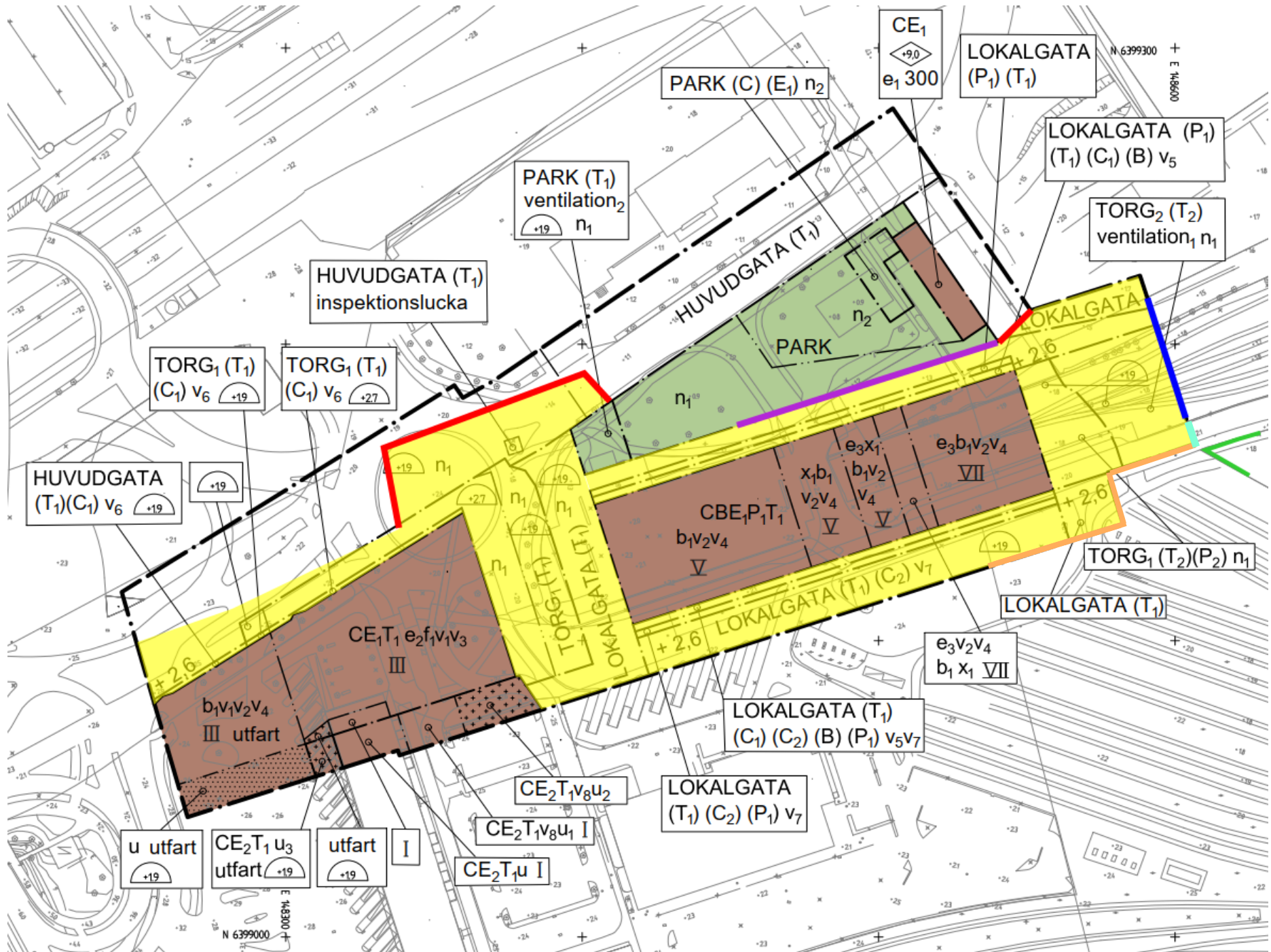
Martin Öbo, fastighetsdirektör

Elisabet Gondinger, avdelningschef

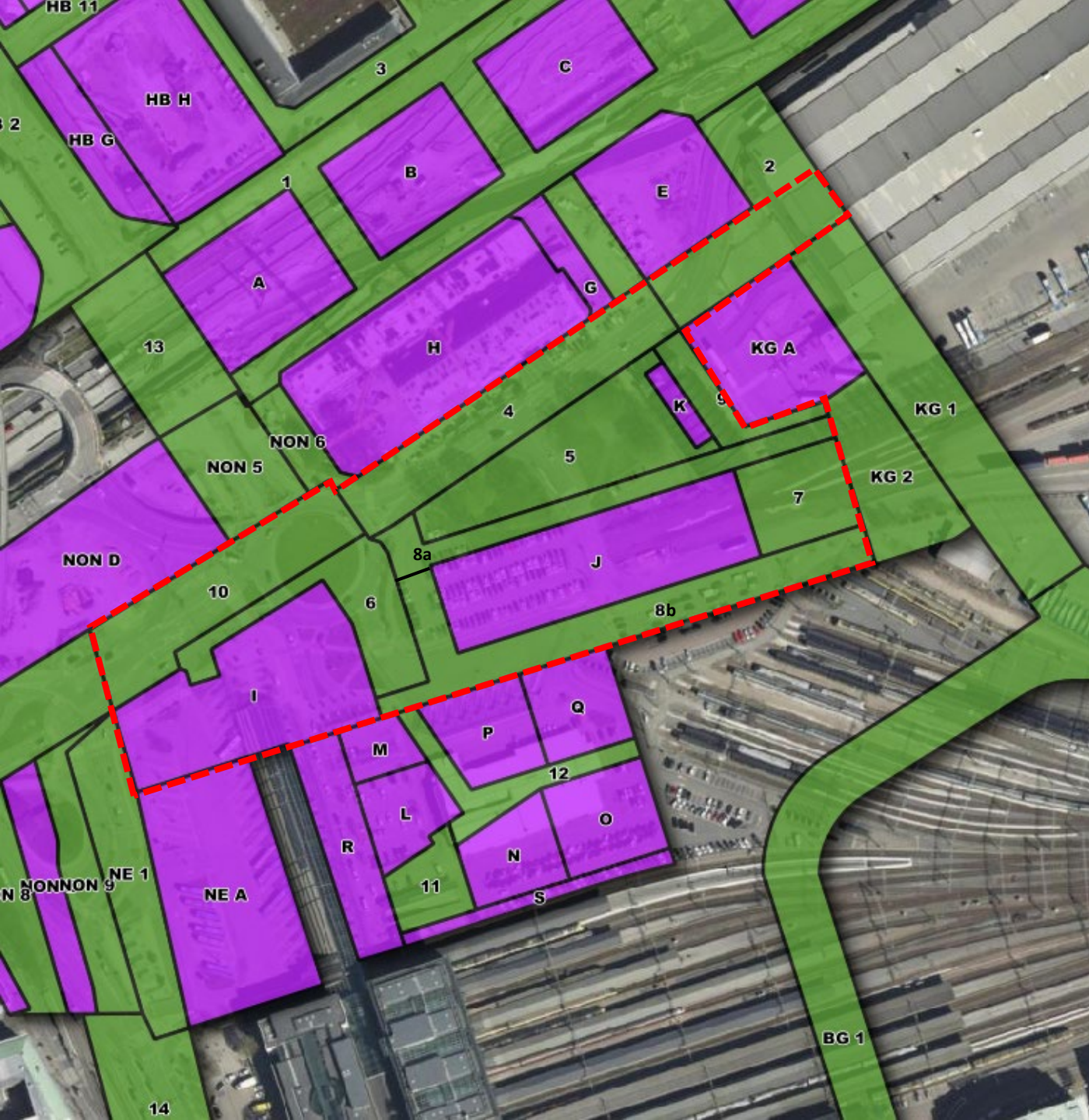
Bilagor:

- Bilaga 1 Karta markåtkomst/nyttjanderättsområde
- Bilaga 2 Karta återställande
- Bilaga 3 Tidplan
- Bilaga 4 Flyttade anläggningar i *Detaljplanen* jämfört med *Detaljplanerna för Linjen*
- Bilaga 5 PM Lastförutsättningar för byggnad ovan station Centralens mittuppgång





Detaljplan Västlänken station Centralen mm -översiktlig tidplan för utbyggnad



Allmän plats

id	ut- byggnad
2	2021-22
4	2023-25
5	2024-25
6	2025-26
7	2025-26
8a	2024-25
8b	2025-26
9	2024-26
10	2024-25

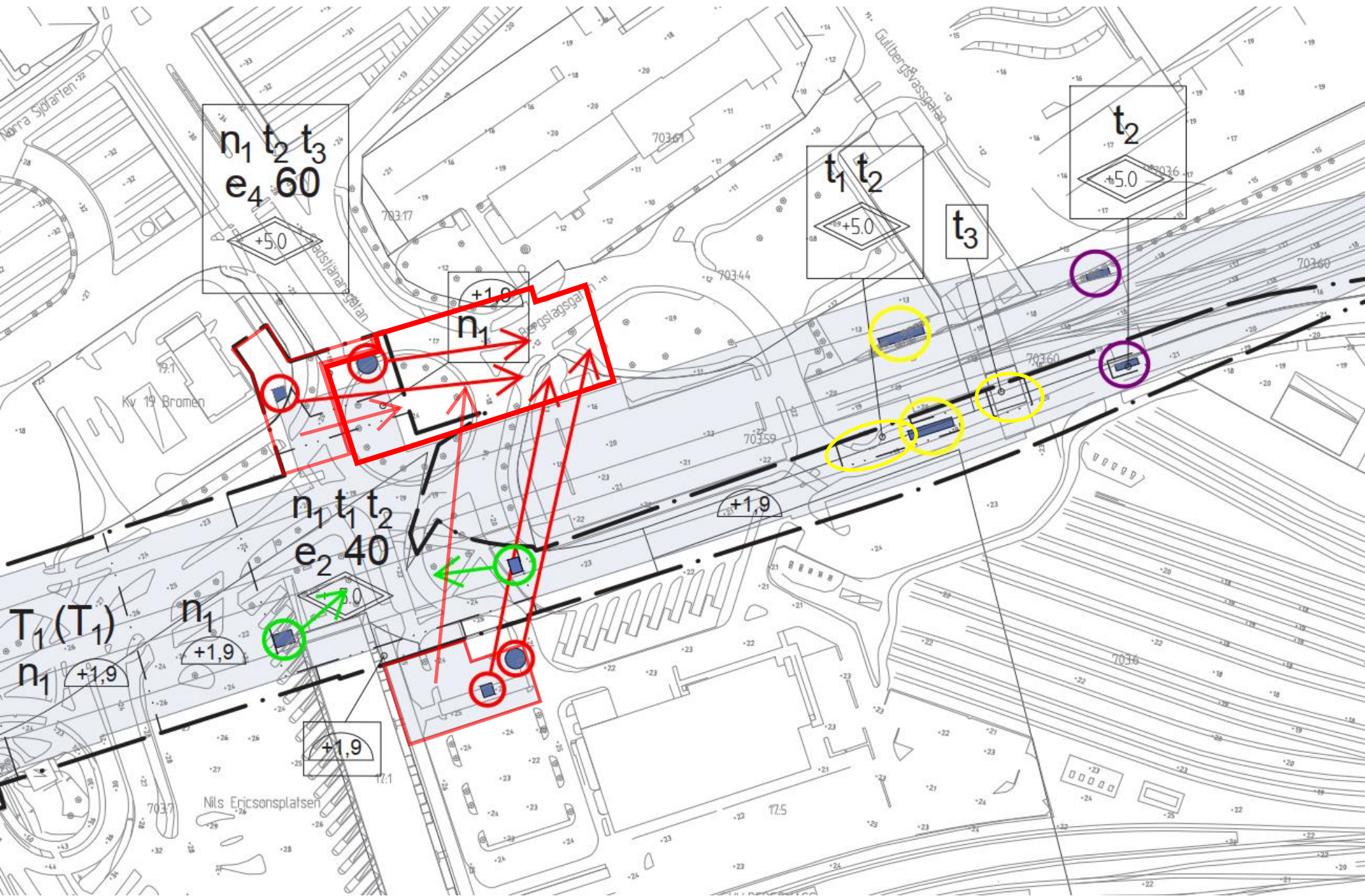
Kvartersmark

id	ut- byggnad
I	2024-26
J	2024-25
K	2026-27

Detaljplan Västlänken station Centralen mm -arbetsområden Västlänken

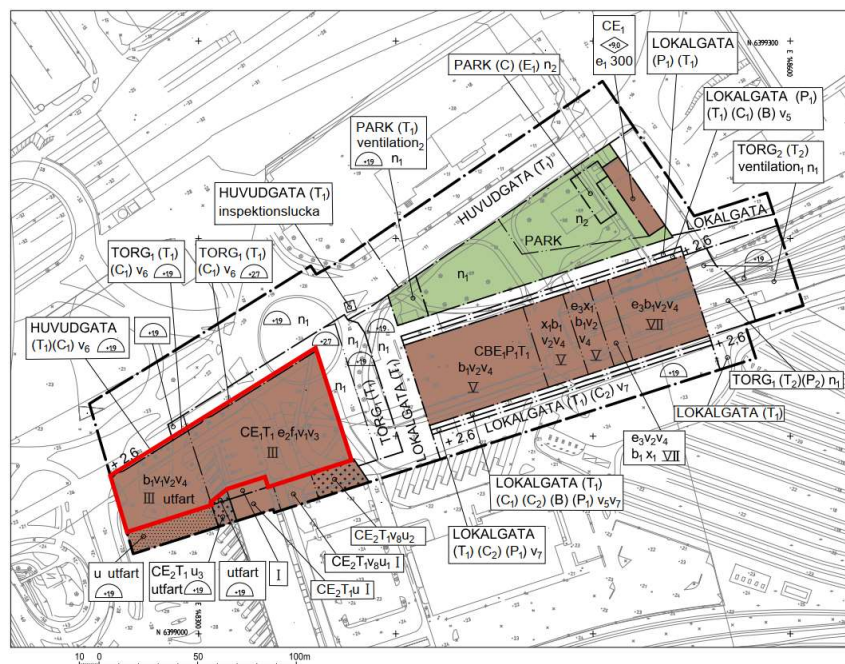


A	2019 - 2022
B	2020 - 2023
C	2020 - 2023
D	2020 - 2023
E	2020 - 2022
F	2019 - 2023
G	2019 - 2022
H	2018 - 2024
I	2019 - 2023
J	2019 - 2022
K	2018 - 2023



PM Lastförutsättningar för byggnad ovan station Centralens mittuppgång

Västlänken: E02 Centralen



2020-06-25

Inför byggandet av Västlänken station Centralen har Trafikverket uppdragit åt NCC med konsultstöd av Cowi att ta fram de lastförutsättningar som gäller för den byggrätt som i förslag till detaljplan lagts ut ovan station Centralen i anslutning till Nils Ericsonterminalen. Byggrättsområdet är redovisat i rött på figur föregående sida.

PM

TITEL

Lastförutsättningar för byggnad ovan station
Centralens mittuppgång

DATUM

06 Mars 2020
Reviderad 25:e juni 2020

TILL

KOPIA

FRÅN

PROJECT NO

A081704

Lastförutsättningar för byggnad ovan station Centralens mittuppgång

Västlänken: E02 Centralen

Upprättad av:

COWI

Morten Faurschou

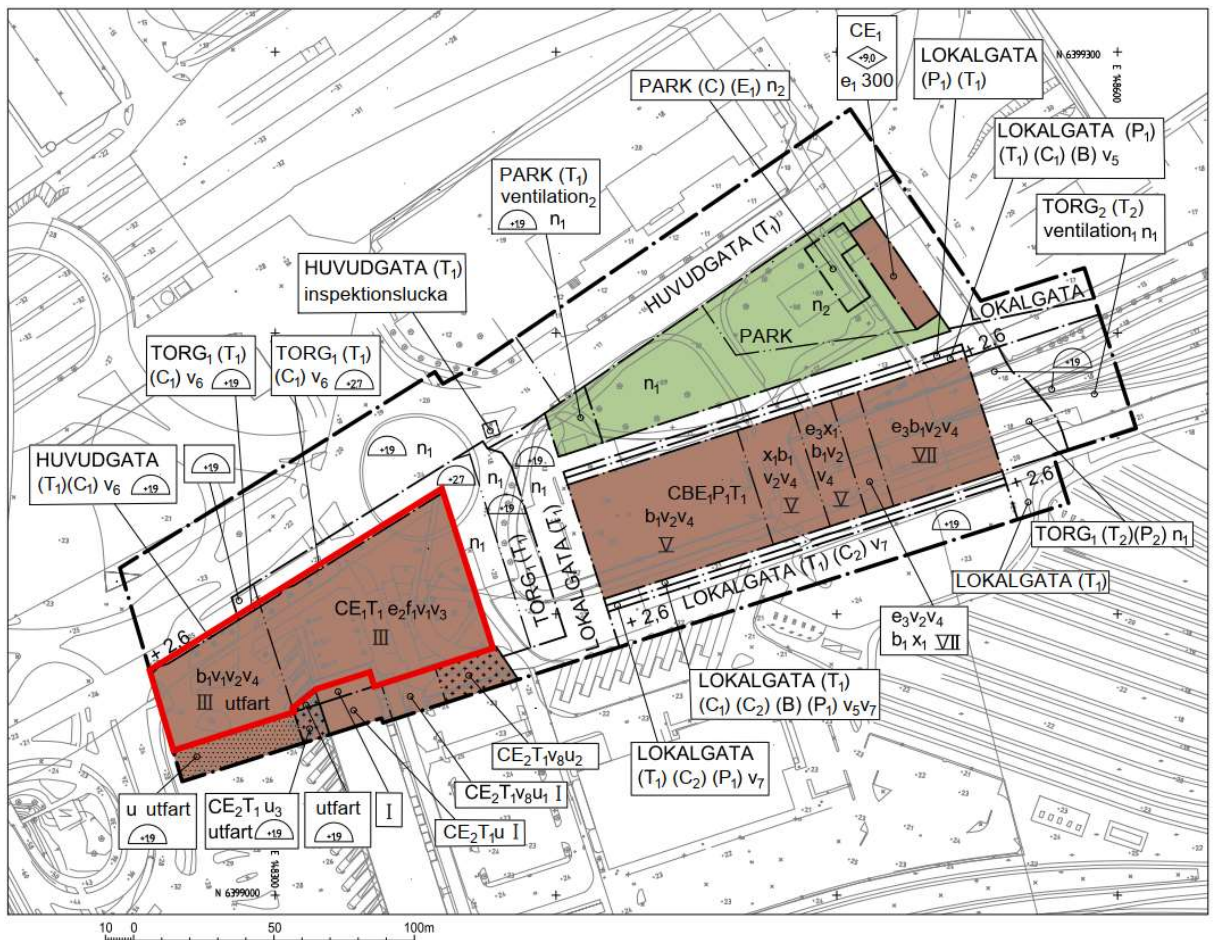
Innehållsförteckning

1	Introduktion	3
1.1	Syfte.....	4
1.2	Sammanställning av byggnadsförutsättningar	4
2	Geometrisk förhållanden	5
2.1	Läge i plan.....	5
2.2	Kort beskrivning av station Centralens bärande system som utgör stöd för Byggnaden	7
2.3	Grundläggning för Byggnadsdel 1	9
2.4	Grundläggning för Byggnadsdel 2	10
3	Specifikation av tillåtna laster.....	11
3.1	Byggnadsdel 1	11
3.2	Byggnadsdel 2	14

1 Introduktion

Detta dokument behandlar de lastförutsättningar som gäller för den byggrätt som i förslag till detaljplan lagts ut ovan station Centralen i anslutning till Nils Ericsonterminalen. Byggrättsområdet är redovisat i rött på Figur 1.

Med "station Centralen" avses Trafikverkets järnvägsanläggning under mark.



Figur 1, Utdrag från Detaljplanen. Byggrätt för byggnad ovan station Centralen är inringad i rött

Byggnation enligt röd markering i Figur 1 benämns nedan "Byggnaden".

Byggnaden är uppdelad i två delar. En del direkt ovanför stationens entré, nedan benämnd 'Byggnadsdel 1' och en del direkt väster om denna, också ovanpå station Centralen, nedan benämnd 'Byggnadsdel 2'. Se avsnitt 2.1 och Figur 2 nedan.

1.1 Syfte

Trafikverket och Göteborgs stad har i avtal *Tillägg till genomförandavtal* (TRV 2016/17739) kommit överens om att Trafikverket ska utföra förstärkning av station Centralen och/eller dess grundläggning så att en framtida byggnation enligt detaljplanen inte omöjliggörs.

Syftet med detta dokument är att definiera lastförutsättningarna för den slutgiltiga konstruktionen av Byggnaden. Belastningen från Byggnaden måste hålla sig inom dessa förutsättningar för att inte överskrida de laster som station Centralen har dimensionerats för.

Station Centralen är grundlagd på relativt mjuk lera och konstruktionen är "flytande" varför varje belastning riskerar att medföra sättningar av tunneln. För att begränsa sättningarna till en acceptabel nivå behöver lasterna begränsas både med avseende på största tillåtna last samt för lastens tyngdpunkt på tunneln.

Station Centralen utsätts också för lyftkrafter från vattentrycket i leran under bottenplattan varför dimensioneringen förutsätter en minimibelastning för att få jämvikt och hindra upplyft. Med anledning av detta omfattar lastförutsättningarna även de minlaster som behöver finnas i det markerade området för byggrätten.

1.2 Sammanställning av byggnadsförutsättningar

De slutgiltiga lasterna från Byggnaden är beroende av det byggnadssystem som väljs, materialval som görs, samt de funktioner som Byggnaden ska innehålla.

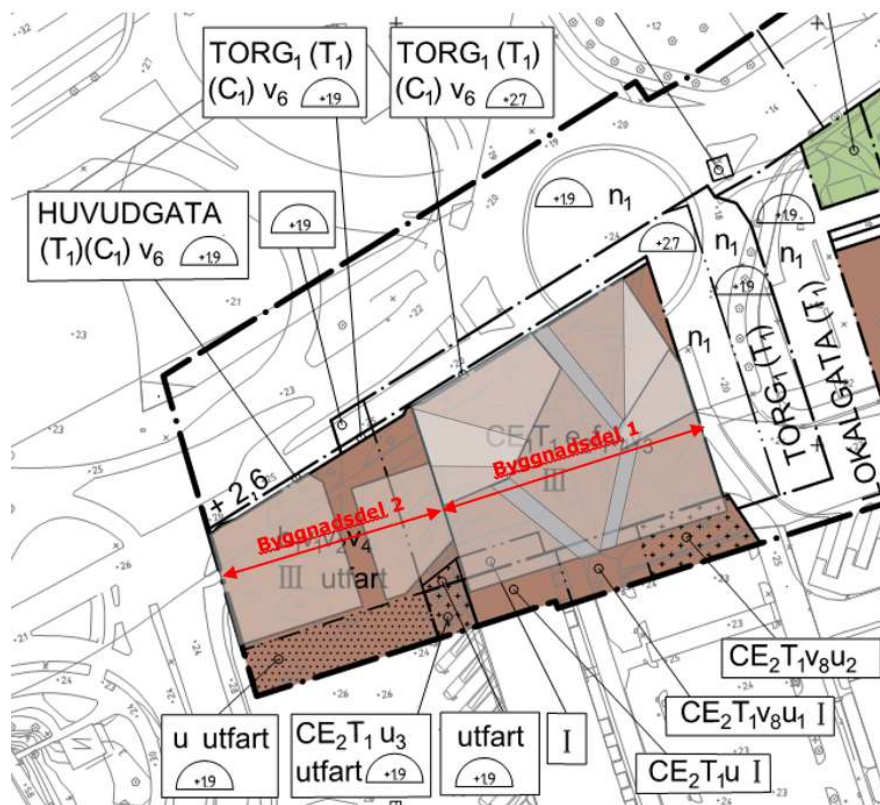
De i denna handling angivna lastförutsättningarna avser inte att ställa några explicita krav i detta avseende. Ansvaret kommer att ligga på fastighetsägaren att under detaljprojekteringen av Byggnaden göra de val som krävs för att lastkraven ska uppfyllas.

2 Geometriska förhållanden

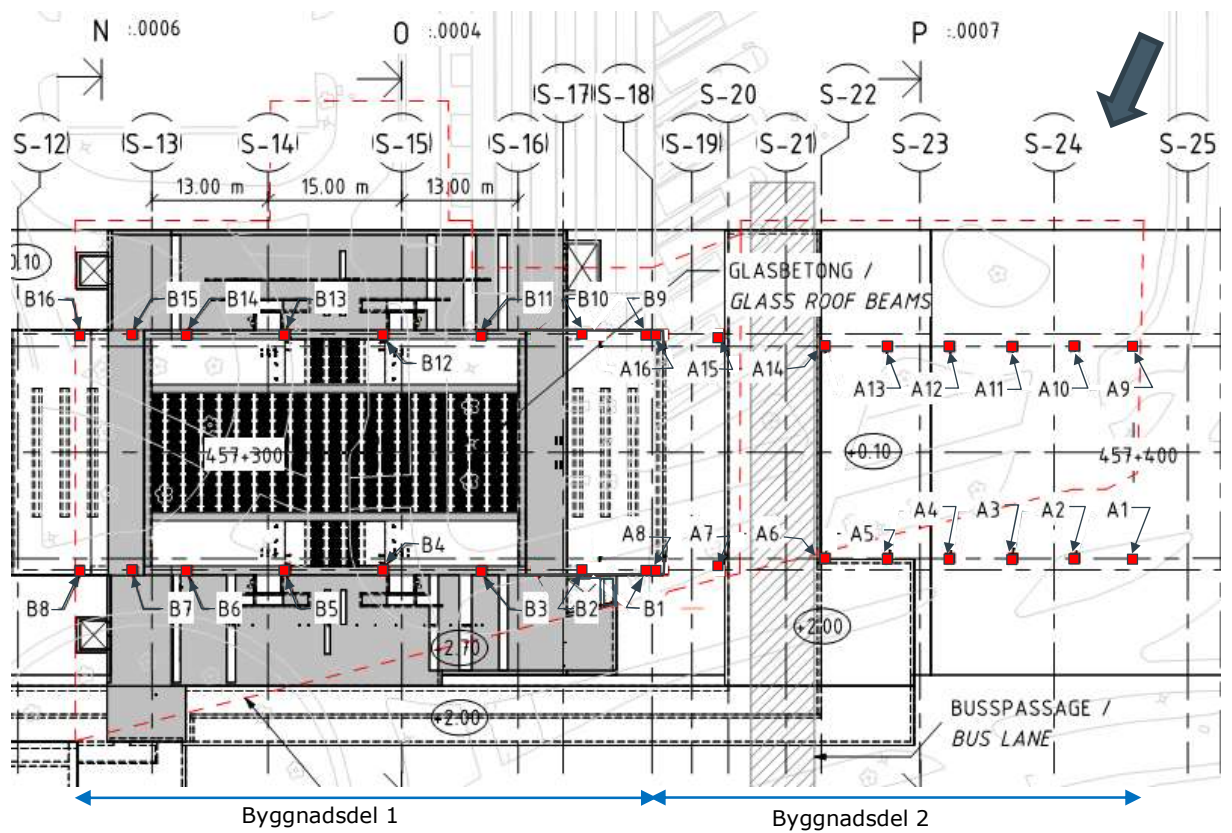
2.1 Läge i plan

Byggnadsdel 1 är belägen ovanpå mittuppgången från station Centralen. Eftersom entrén till stationen är ansluten till bottenvåningen i Byggnadsdel 1 bildar stationstaket bottenplattan i Byggnadsdel 1. Stationstaket/Bottenplattan kommer att ha glasdela för att förse stationen med dagsljus.

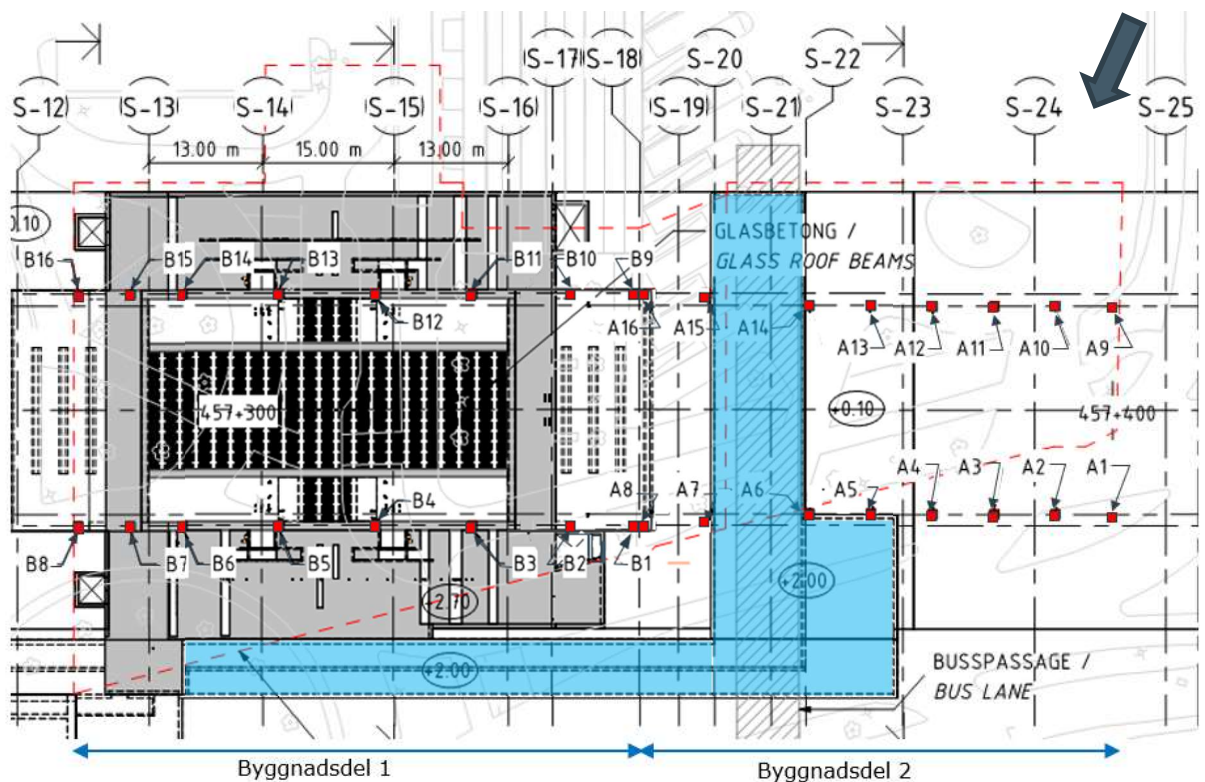
Byggnadsdel 2 är belägen ovanför station Centralens plattform i en sektion med lägre nivå för station Centralens tak men med stora rökgasventilationskanaler som korsar mellan taket på station Centralen och bottenplattan på Byggnadsdel 2, se Figur 4.



Figur 2, Utkast från detaljplanen med skiss av exempelbyggnad från detaljplanens illustreringsritning samt redovisning av uppdelning av Byggnaden i Byggnadsdel 1 och Byggnadsdel 2.



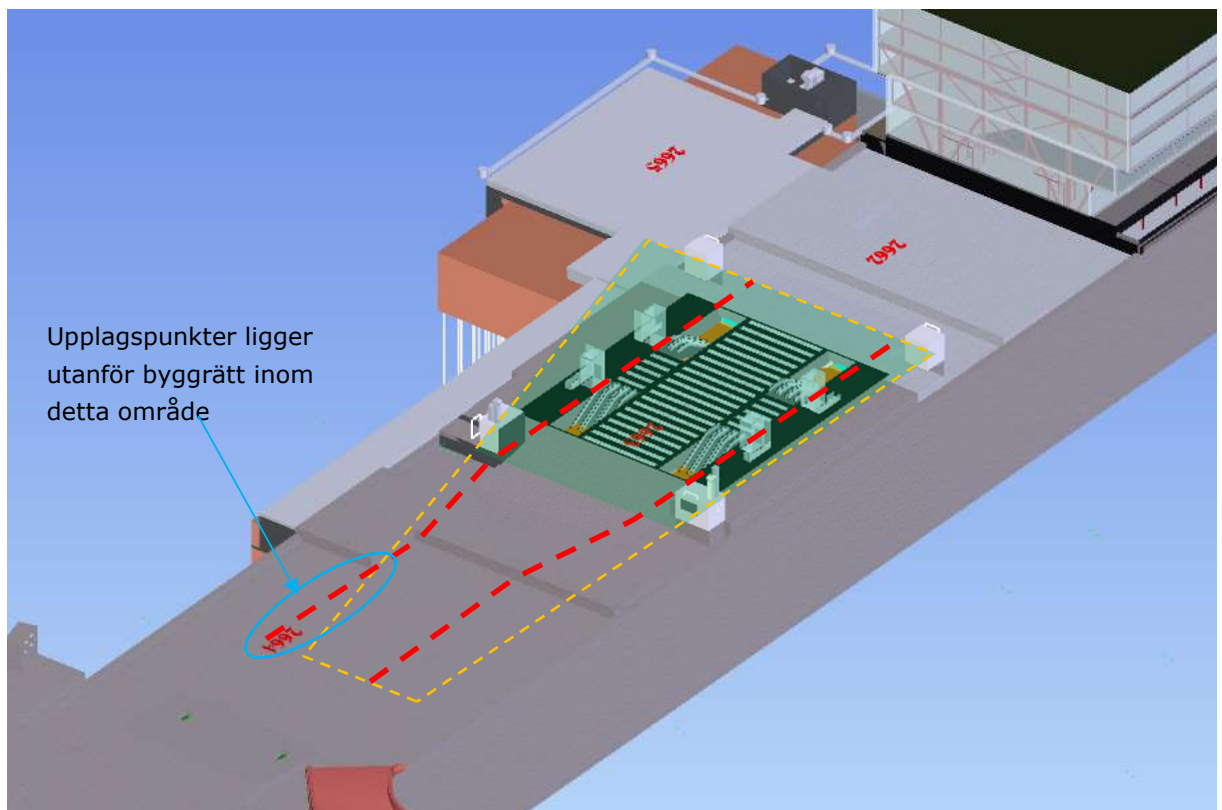
Figur 3, Stödpunkter för Byggnaden markerad ovanpå den underjordiska station Centralens konstruktion – stödpunkter markerade som röda rutor.



Figur 4, Ventilationskanal som går tvärs över konstruktionen ovanför station Centralens tak under Byggnaden.

2.2 Kort beskrivning av station Centralens bärande system som utgör stöd för Byggnaden

Byggrättsområdet ovanpå station Centralen visas schematiskt med streckad gul linje i Figur 5 nedan. De streckade röda linjerna visar stomlinjerna för balkar och pelare i station Centralen. Stöd för Byggnaden är anordnade i dessa linjer.

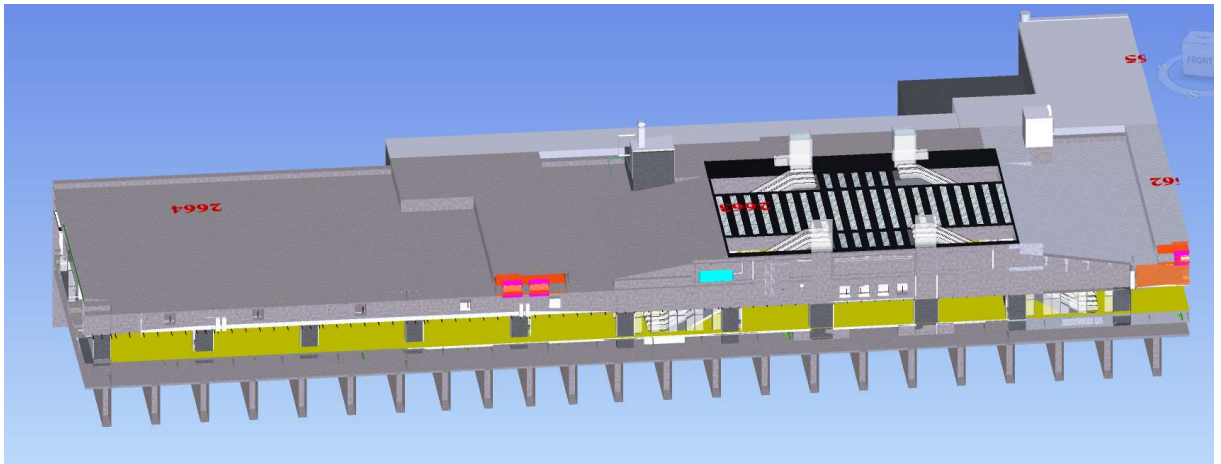


Figur 5, Ungefärligt läge för byggrätten – gul streckad linje. Stomlinje för station Centralens bärande pelar-/balksystem – röd streckad linje. Grönmarkerat område utgör Byggnadsdel 1.

Det är upp till ägaren av byggrätten och dess konstruktör att bestämma en slutgiltig utformning av Byggnaden. Lasterna kan endast appliceras på station Centralen enligt vad som specificerats i detta dokument gällande storlek och placering.

Byggnadsdel 1 (ungefär det gröna området) är placerat centrerat ovanpå stationsbyggnaden. Byggnadsdel 2 är placerat förskjutet från stationens centrumlinje.

Den gulstreckade linjen i Figur 5 är en uppskattning av byggrättsområdet. Detta betyder att konstruktioner i mark är nödvändiga utanför den redovisade byggrätten för att föra ner lasterna till de bärande konstruktionerna (nedre vänstra området i Figur 5). Dessa konstruktioner ovan tunneltaket ingår i Byggnadens konstruktion.



Figur 6, Längsgående sektion som visar en av de två balk-pelarraderna som bär de huvudsakliga lasterna från Byggnaden. Uppmärksammas bör att linjen skiftar något i läge mellan den femte och sjätte pelaren från vänster i figuren.

2.3 Grundläggning för Byggnadsdel 1

Ytan som visas med svarta ränder i Figur 6 ovan är tvärbalkarna i taket med mellanliggande glas för att tillåta dagsljus att nå ner in i station Centralen. För den här ytan kräver detaljplanen dubbel våningshöjd för bottenvåningen i Byggnaden (Byggnadsdel 1).

Öppningarna i stationstaket vid varje hörn av det glasade områdena är till för rulltrappor som ansluter till stationsplattformen.

I mitten på varje plattform finns rader av pelare med höga längsgående balkar ovanför. Balkarna har relativt stora hål för att kunna extrahera rök.

Rökgasventilering sker genom installationsstråket (markerat i gult på Figur 7) och ansluter till brandgaskanalen som går tvärs över tunneltaket under Byggnadsdel 2 i Figur 4.



Figur 7, Installationsstråk markerat i gult

Lasterna från Byggnadsdel 1 ska i huvudsak föras ner genom de pelare som står i linje med station Centralens längsgående balk- och pelarsystem. Placeringen av stödpunkter för Byggnaden är specificerade i tabell 1 och illustrerade i takplanen, Figur 9.

Stödpunkterna är utformade så att lasterna kan föras direkt ner till station Centralens pelar- och balklinje, så nära pelarna som möjligt.

Utöver last på pelare och balkar kan även linjelaster i marknivå påföras:

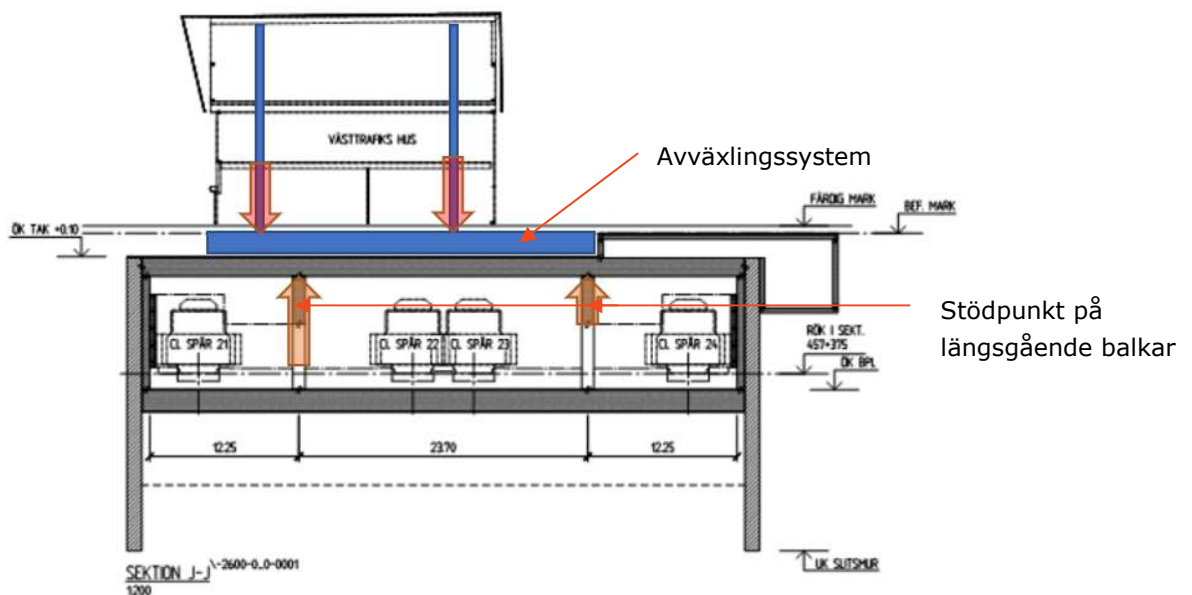
- Linjelasterna vid Byggnadens fasad: Linjelaster ska begränsas till lasten från fasaden på nedersta våningen. Fasaderna på de övre våningarna ska hängas in i bjälklagen och lasterna ska därigenom föras vidare till huvudpelarna.

- Last i fasadlinjer som verkar på station Centralens takplatta ska begränsas till 30 kN/m längs alla sektioner längs periferin av Byggnadsdel 1. Den totala fasadlasten ska inkluderas i den tillåtna lasten för Byggnadsdel 1, både gällande total last och tyngdpunkt för alla permanenta laster.
- Den nyttiga lasten på nedersta våningen ska inte överstiga 5kN/m². Denna last ska inte beaktas som en del av den tillåtna lasten från Byggnadsdel 1.

2.4 Grundläggning för Byggnadsdel 2

Station Centralens tak ligger generellt på nivå +0.00 m (skyddande betong vid +0.10 m) med undantag för den tvärgående ventilationskanalen, vars ovanliggande yta ligger på ca. +1.50 m.

Huvudlasterna behöver föras till station Centralens balk- och pelarsystem. På grund av att Byggnadsdel 2 inte är centrerad över station Centralen behövs ett lastöverföringssystem under bottenplattan för Byggnadsdel 2, se Figur 8.



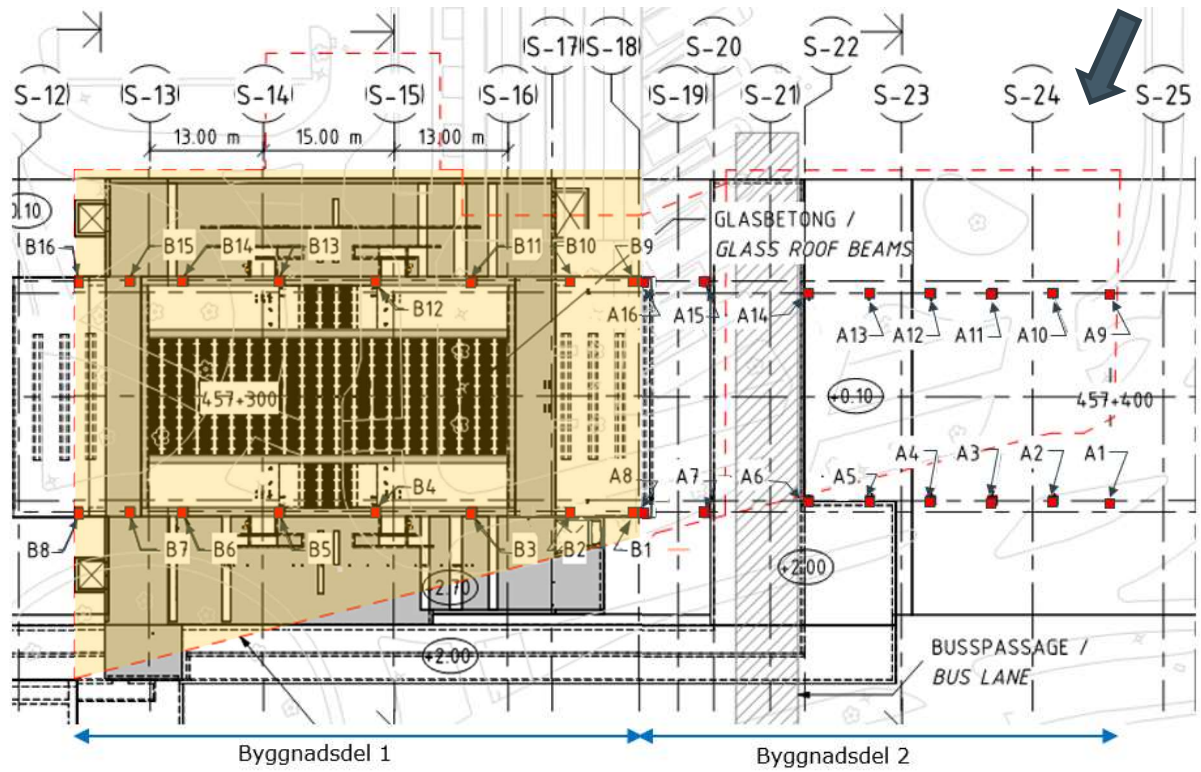
Figur 8, Principiell tvärsnitt under Byggnadsdel 2

Den kombinerade lasten från återfyllningen, lastöverföringssystemet och byggnadsdel 2's golvkonstruktion vid bottenvåningen ska efterlikna vikten av en normal återfyllning till en nivå av 2.3m (dvs ungefär 45 kN/m² i genomsnitt som verkar på stationsbyggnaden). Om lastöverföringssystemet konstrueras lättare ska minimumkravet för last från Byggnaden ökas med motsvarande mängd. Den maximala vikten som förs till varje stöd kan då också ökas så länge den totala lasten som belastar en stödpunkt inte överstiger den specificerade. Detta under förutsättning att excentriciteten av den nyttiga lasten för Byggnaden relativt station Centralens centrumaxel inte ökas.

Lasten från Byggnadsdel 2 ska föras till de längsgående balk- och pelarsystemen vid stödpunkternas placeringar specificerade i tabell 4, och illustrerade i takplanen, Figur 10.

3 Specifikation av tillåtna laster

3.1 Byggnadsdel 1



Figur 9, Stödpositioner för Byggnadsdel 1.

Lasterna från Byggnaden ska föras över till station Centralens huvudbalkar och pelare vid följande koordinater (se tabell 1) på tunnelkonstruktionens ovansida.

Stödpunkter, Byggnadsdel 1	x-koordinater	y-koordinater
B1	148305,043	6399105,763
B2	148311,805	6399107,928
B3	148322,281	6399111,283
B4	148332,757	6399114,637
B5	148343,233	6399117,991
B6	148353,709	6399121,345
B7	148359,519	6399123,205
B8	148365,233	6399125,035
B9	148313,092	6399080,621
B10	148319,854	6399082,786
B11	148330,330	6399086,140
B12	148340,806	6399089,494
B13	148351,283	6399092,848
B14	148361,759	6399096,202
B15	148367,568	6399098,062
B16	148373,283	6399099,892

Tabell 1, Koordinater för stödpunkter Byggnadsdel 1

Den totala vertikala lasten från Byggnadsdel 1 ska förbli inom följande gränser i alla lastkombinationer.

Byggnadsdel 1	Max ULS (kN)	Min ULS (kN)	Max SLS QP (kN)
Total last inkl. laster från pelare och fasader.	75.100	37.350	50.200

Tabell 2, Totala tillåtna lasten från Byggnadsdel 1

Den maximalt tillåtna lasten på stödpunkterna ovan station Centralens längsgående balkar är:

Stödpunkt	Max ULS (kN)	Min ULS (kN)	Max SLS QP (kN)
B1 & B9	2300	1150	1550
B2 & B10	5100	2550	3400
B3 & B11	6200	3100	4100
B4 & B12	6200	3100	4100
B5	6650	3100	4550
B13	6200	3100	4100
B6	5650	2400	3850
B14	4850	2400	3200
B7	4200	1700	2850
B15	3400	1700	2300
B8	2550	1000	1700
B16	2000	1000	1350

Tabell 3, Lastbegränsningar för laster från Byggnadsdel 1 för lastplacering B1 till B16.

Den maximala belastningen från linjelasten i fasadlinjerna (4 sidor): 30kN/m. Fasaden på de övre våningarna förutsätts vara upphängda i bjälklagen (utgör en del av pelarlasterna).

Den minsta tillåtna ULS lasten som bara består av permanenta egentyngder ska hjälpa till att säkerställa att station Centralen har tillräcklig säkerhet mot lyft.

Den minsta tillåtna lasten ska ha en tyngdpunkt så nära centrumlinjen för station Centralen som möjligt för att förhindra ojämn belastning som medför ojämna sättningar. Vilket gör att vridning och välvning uppkommer i station Centralens konstruktion.

Tyngdpunkten av Byggnadens egentyngder ska inte ha en excentricitet relativt station Centralens centrumlinje som är större än +/-1.5 m.

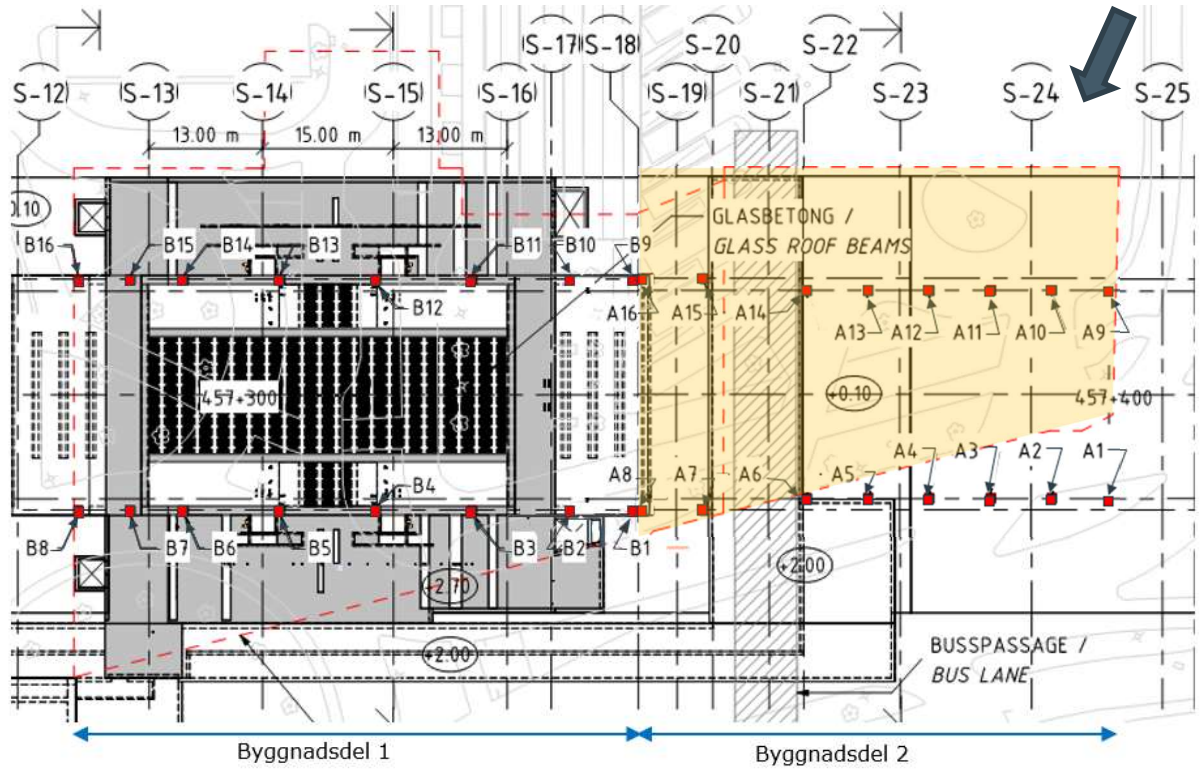
Centrumlinjen för station Centralen ligger mitt emellan de två linjer av 'stödpunkter' (linjer med stödbalkar/pelare) definierade i denna handling.

I den längsgående riktningen av station Centralen får inte excentriciteten av den totala ULS eller SLS-QP lasterna överstiga +/-2.0 m mätt från Byggnadsdel 1s geometriska centrum.

Kvasi-permanenta laster från installationer, golv och tak (ovanliggande egentyngder) ska placeras så att tyngdpunkten för dessa laster kombinerat med egentyngderna ska hållas inom samma excentricitetskrav.

Stabiliserande konstruktioner för vindlaster/horisontella laster ska utformas så att inget drag sker i något av stöden och att den högsta ULS lasten inte överstiger värden angivna ovan i Tabell 3.

3.2 Byggnadsdel 2



Figur 10, Stödpositioner för Byggnadsdel 2

Lasterna från Byggnaden ska föras över till station Centralens huvudbalkar och pelare vid följande koordinater (se tabell 4) på tunnelkonstruktionens ovasida.

Stödpunkter, Byggnadsdel 2	x-koordinater	y-koordinater
A1	148253,550	6399087,860
A2	148259,454	6399089,751
A3	148266,121	6399091,886
A4	148272,788	6399094,020
A5	148279,454	6399096,154
A6	148286,121	6399098,289
A7	148297,066	6399102,475
A8	148304,090	6399105,459
A9	148260,776	6399065,289
A10	148266,681	6399067,179
A11	148273,347	6399069,314
A12	148280,014	6399071,448
A13	148286,681	6399073,583
A14	148293,347	6399075,717
A15	148304,688	6399078,665
A16	148312,140	6399080,316

Tabell 4, Koordinater för stödpositioner för Byggnadsdel 2.

Den totala vertikallasten från Byggnadsdel 2 ska ligga inom de följande gränserna för alla lastkombinationer.

Byggnadsdel 2	Max ULS (kN)	Min ULS (kN)	Max SLS QP (kN)
Total last inkluderat laster från pelare, trapphus och fasader.	48.700	21.700	32.300

Tabell 5, Totalt tillåtna laster från Byggnadsdel 2

Den maximalt tillåtna lasten på stödpunkterna ovan station Centralens längsgående balkar är:

Stödpunkt	Max ULS (kN)	Min ULS (kN)	Max SLS QP (kN)
A1	610	240	390
A2	1120	430	710
A3	1190	460	750
A4	1190	460	750
A5	1190	460	750
A6	1580	610	1000
A7	1740	670	1100
A8	820	320	520
A9	2090	810	1320
A10	3830	1480	2410
A11	4060	1570	2560
A12	4060	1570	2560
A13	4060	1570	2560
A14	5420	2100	3420
A15	5490	2125	3460
A16	2400	930	1520

Tabell 6, Lastrestriktioner på laster från Byggnadsdel 2 för stödpositioner A1 till A16.

Byggnadsdel 2s laster måste överföras i de ovanför specificerade punkterna placerad i centrumlinjen för de längsgående balkarna och pelarna i station Centralen.

Lastöverföringen ska säkerställas med en separat platta eller balksystem mellan Byggnadsdel 2 och station Centralens tak. I de ovan angivna specifikationerna är det antaget att den totala lasten från fyllningen, golvkonstruktionen i Byggnadsdel 2 och avväxlingssystemet under markytan (men ovan stationstaket) har en genomsnittlig torrsvikt på $(2.3-0.0) \times 19 = 43.7$ kN/m². Den här lasten är inte inkluderad i specifikationerna för Byggnadsdel 2.

Som tidigare nämnts så är det accepterat att kompensera mindre överträdelser i maxlastkriterierna för Byggnadsdel 2 genom att reducera vikten på fyllningen och konstruktionerna mellan stationstaket vid nivå +0.0 m och Byggnadsdel 2s golv. Vid dimensionering av station Centralen har antagits en totalvikt av denna återfyllning, avväxlingssystemet och golvkonstruktionen på nämnda 43,7 kN / m².

Maxlasten för linjelaster i fasadlinjerna (3 sidor samt längs passagen) är totalt 3500 kN (Karakteristiskt värde). Maximal tillåten last är 15 kN/m längs passage och 25 kN/m i fasadlinjerna.

Ytterligare linjelaster från betonginnerväggar, till exempel runt trappor är 3000kN (Karakteristiskt värde). Dessa laster ska också överföras till "stödpunkterna" definierade ovan.

Den minsta tillåtna brottgränslasten bestående endast av permanenta egentyngder ska medverka att säkerställa tillräcklig säkerhet mot lyft i station Centralen.

Den minsta tillåtna lasten ska ha en tyngdpunkt så nära centrumlinjen för station Centralen som möjligt för att förhindra ojämn belastning som medför ojämna sättningar. Vilket gör att vridning och välvning uppkommer i station Centralen.

Det betyder att tyngdpunkten för Byggnadsdel 2s egentygder och permanenta ovanliggande egentygder från golv, tak och installationer ska i tvärriktningen ligga inom en zon mellan station Centralens centrumlinje (en linje mitt emellan de stöttande konstruktionerna) och en parallell linje max 6,5 m mot "söder" (SSÖ).

I den längsgående riktningen av station Centralen får den största excentriciteten, för egentygder i brottgränstillståndet och kvasipermanent lastkombination, inte vara större än +/-2.0 m mätt från den geometriska centrumlinjen för Byggnadsdel 2.

Stabiliserande konstruktioner för vindlaster och horisontella lastkombinationer ska utformas så att inget drag uppstår i någon av stödpunkterna och där brottgränslasten inte överstiger de ovan nämnda lasterna i tabell 6.