



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Granskningsutlåtande

Datum: 2017-02-23 rev. 2017-04-07  
Diarienummer: 1619/15

Sophia Älfvåg  
Telefon: 031-368 17 29  
E-post: sophia.alfvag@sbk.goteborg.se

## Ändring av detaljplaner för Västlänkens uppgång vid Johannebergs- och Olof Wiksgatan, inom stadsdelen Lorensberg i Göteborg

---

## Granskningsutlåtande

### Handläggning

Byggnadsnämnden beslutade den 22 november 2016 att genomföra granskning för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 30 november till 21 december 2016.

Förslaget var utställt för granskning på stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20, från den 30 november till den 21 december 2016. Förslaget har funnits, och finns fortsatt, tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: [www.goteborg.se/planochbyggprojekt](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt)

### Sammanfattning

Totalt har 56 yttranden inkommit under granskningstiden. Under tematiska svar nedan sammanfattas svar på återkommande synpunkter. Yttranden har sammanfattats och kortats ner, Länsstyrelsens yttrande finns bilagt i sin helhet, se bilaga 2.

### Tematiska svar

Under rubrikerna som följer redovisas svar till de synpunkter som återkommer i flertalet inkomna yttranden. I många fall hänvisas ytterligare information till Trafikverket. De flesta av Trafikverkets handlingar går att hitta på [www.trafikverket.se/vastlanken](http://www.trafikverket.se/vastlanken). Direktlänk: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/> övriga handlingar kan erhållas från Trafikverket.

## **Johannebergsstråket**

Några yttranden har kritiserat det nya stråkets kopplingar till målpunkter och andra stråk i området. Man menar i dessa yttranden att planförslaget innebär längre avstånd för de resande till sina målpunkter. Man anser också att stationens nya placering, till skillnad mot det ursprungliga förslaget, missar ett starkt stråk från Götaplatsen via Fågelsången och Renströmsparken till Carlandersplatsen.

I arbetet med Stadsutvecklingsprogrammet har stadsrumsanalyser (Space syntax) tagits fram, vilka visar att en placering längs Johannebergsgatan bättre kan integreras i den befintliga gatustrukturen i området, än vad som är fallet med läget vid Fågelsången. Johannebergsgatan planeras att utvecklas till ett nytt gång- och cykelstråk som skulle kunna koppla samman stadsdelen Johanneberg med Lorensberg och de mer centrala delarna av staden, men även knyta ihop universitetsområdet vid Renströmsparken med Korsvägen. Stråket bygger vidare på två redan etablerade gator, Johannebergsgatan och Lundgrensgatan. Gatorna, som idag har bostäder på ena sidan och på andra är baksida till institutionerna vid Götaplatsen och universitetet, kan utvecklas till ett livaktigt urbant stråk. Detaljplanering för universitet vid Renströmsparken pågår.

## **Trygghet, säkerhet**

I några yttranden har det påtalats att förslagets uppgångsläge är sämre ur en trygghetsaspekt än det ursprungliga förslaget vid Fågelsången. Man menar att Renströmsparken är en välbesökt park och därmed att föredra med avseende på tryggheten med stadsliv och rörelse.

Trygghetsaspekten har varit en av de viktigaste faktorerna vid lokaliseringen av den västra uppgången. Renströmsparken kan uppfattas som otrygg under kvällar och nätter eftersom den ligger avskild, saknar bostäder och aktiviteter som är öppna dessa tider på dygnet. Den nya uppgången samt det framtida gång- och cykelstråket som planeras gå via Johannebergsgatan kommer att öka mängden folk i rörelse under kvällar och nätter, vilket bör öka trygghetskänslan i området.

## **Träd, naturvärden och rekreation**

I några yttranden har det framförts att nollalternativet och planförslaget innebär samma konsekvenser för parkmark och grönområde.

I miljökonsekvensbeskrivningen har planförslaget bedömts innebära en liten negativ konsekvens, medan nollalternativet innebär måttliga-stora negativa konsekvenser för naturmiljö- och rekreativvärden. De träd som påverkas av planförslaget har ett lågt skyddsvärde medan nollalternativet berör trädmiljö med rödlistade almar och ett jättesträd, samt område med påtagligt naturvärde.

I planbeskrivningen står att målsättningen är att de träd som berörs av denna plan ska behandlas på samma sätt som de träd som står på allmän plats mark i övriga planer för Västlänken. De träd som står utanför Gamla Hovrätten öster om Olof Wijksgatan skyddas i detaljplanen. De träd som står på platsen för uppgången kan behöva tas ned och de som står i en rad längs Olof Wijksgatan kan behöva flyttas tillfälligt eller bli ersatta. Om dessa träd ska ersättas regleras det i avtal mellan Trafikverket och Akademiska Hus. Under arbetet med detaljplanen har dialog förts med Trafikverket om att träden kan behöva flyttas eller bli ersatta.

## **Ledningar**

En fortsatt dialog förs mellan ledningsägare, Göteborgs Stad och Trafikverket, bland annat kring ledningsomläggningar, hantering av träd som kan beröra ledningar samt tekniska lösningar inför projektering.

Där det är möjligt med hänsyn till gångtunnelns placering utformas planförslaget med område längs Olof Wijks gatan. Utöver detta kommer Trafikverket tillsammans med ledningsägare utreda konsekvenserna av de ledningsomläggningar som eventuellt behöver göras för att ge plats åt anläggningen. Syftet är att bibehålla befintlig ledningsfunktion. Detta säkerställs genom avtal.

### **Övergripande kritik av Västlänken**

En del inkomna yttranden under granskningstiden innehåller övergripande kritik till projektet Västlänken, politikernas arbete och stadens planeringsinriktning.

#### ***Västlänkens nytta***

Sedan slutet av 1990-talet har problemen med begränsad kapacitet i järnvägssystemet i och kring Göteborg blivit allt tydligare. Göteborgs central och systemet runt om har nått kapacitetsgränsen och kan inte hantera mer tågtrafik idag eller i framtiden. Störningar med stora förseningar som sprider sig i hela järnvägsnätet är vanliga och den ökande godstrafiken har svårt att få tider på spåren. Samtidigt planeras för en nödvändig ökning av pendeltågstrafiken i Västsverige.

Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Järnvägstunneln kommer främst att trafikeras av pendeltågstrafik i regionen men underlättar även resandet inom staden. Centralstationen och Brunnsparke- n får en avlastning i och med de nya stationerna Haga och Korsvägen, där pendeltågsresenärer som ska till de västra och södra delarna av staden kan byta färdmedel.

Kollektivtrafiken i centrala staden får därmed också en avlastning. Tågtunneln gynnar även den långväga tågtrafiken då spåren in till Centralens bangård avlastas.

Utgångspunkten för Trafikverkets beräkningar är Västra Götalandsregionens målbild för tågtrafikens utveckling ”Målbild Tåg 2035”. Det stora flertalet resenärer bedöms få förkortad restid på grund av förbättrad kapacitet (det vill säga mindre trängsel på spåren) samt att de nya stationerna möjliggör fler direktresor eller kortare anslutningsresor. Av järnvägsplanen framgår att Västlänkens inverkan på färdmedelsval är mycket liten men att den är märkbar i rusningstid. I den samhällsekonomiska kalkylen baseras antalet tillkommande resenärer på en prognoskörning i verktyget Sampers. I prognosen väljer resenärer rutt och färdmedel på ett sätt som håller nere den sammanvägda restiden och reskostnaden. Det betyder att de som byter färdmedel antas ha valt detta av rationella skäl som minskar beräknad kostnad och/eller tid.

När Västlänken står klar 2026 kan Station Centralen ta emot nästan dubbelt så många tåg och tack vare två helt nya stationer i staden förbättras kommunikationerna i och till staden, regionen och övriga Sverige. Pendel- och regiontågstrafiken kan få genomgående linjer. Trängseln vid centralstationen och Drottningtorget minskar och den lokala kollektivtrafiken i Göteborg kan fungera bättre. Västlänken ökar kapaciteten även för fjärrtåg och den viktiga godstrafiken genom frigjord kapacitet i Gårdatunneln. Västlänken kommer att ge nya förutsättningar för kollektivtrafiken i Göteborg.

Målet är att Västlänken skall bidra till ett minskat koldioxidutsläpp och enligt Trafikverkets beräkningar så kommer ”återbetalningstiden” för CO<sub>2</sub>-utsläppen från byggtiden vara cirka 15 år.

#### ***Västlänkens sträckning och stationslägen***

Västlänkens planerade sträckning har i flera yttranden kritiserats vara samhällsekonomiskt ineffektiv i jämförelse med alternativa lösningar. Den valda sträckningen bedömdes efter genomförd järnvägsutredning och detaljplaneprogramarbete vara den som bäst bidrar till att de uppställda målen uppfylls. Stadsbyggnadskontoret vill förtydliga att ett flertal alternativa sträckningar har studerats i tidigare skeden av processen, såsom i förstudien, i järnvägsutredningen, och i detaljplaneprogram. Beslut är fattat om Västlän-

kens sträckning och antalet stationer. Detaljplaneprogrammet antecknades av byggnadsnämnden 13 juni 2006. Beslut om val av sträckning fattades av Trafikverket under 2007. Ett av alternativen i järnvägsutredningen var förstärkningsalternativet, som innebär en utbyggnad av befintlig säckbangård samt nya spår längs befintlig bana mellan Olskroken och Almedal.

Vald sträckning är Haga – Korsvägen via Almedal, inom denna korridor har arbetet med järnvägsplanen studerat alternativa placeringar av stationslägen. I järnvägsplanens och detaljplanens miljökonsekvensbeskrivningar jämförs vald sträckning och placering med ett nollalternativ, och alternativa lokaliseringar inom korridoren. Svar kring detaljplanens nollalternativ och studerade alternativ följer nedan.

För att ta del av tidigare gjorda utredningar hänvisas till Trafikverket och Stadsbyggnadskontoret, se även rubriken *Tidigare beslutsunderlag* nedan.

Alternativa sträckningar har studerats för Västlänken i sin helhet men även för val av stationslägen och ytterligare detaljer kring dessa. I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning finns den övergripande beskrivningen av alternativen som studerats, se även under rubriken *Miljökonsekvensbeskrivningens alternativ* nedan.

#### *Nyttor av stationslägen*

Flera yttranden har ställt sig frågande till behovet av en station i Haga och undrar över motivet för stationen. Stationen i Haga blir en port till sydvästra Göteborg och skapar möjligheter för att på lång sikt kunna förlänga Västlänken söderut. Här finns också en stark koppling till de nya utvecklingsområdena kring Skeppsbron, Norra Masthugget och Rosenlund som kommer att innehålla såväl bostäder som verksamheter. Dessutom finns en närhet till universitets- och forskningsområdet. Station Haga avlastar Brunns-parken och Station Centralen då resenärer till och från de västra och sydvästra delarna av staden får bättre möjligheter för pendling, bland annat genom station Hagas närhet till Järntorget.

I järnvägsutredningen som blev klar 2007 fanns alternativ som inte innehöll en station i Haga, men dessa valdes bort, då alternativet Haga-Korsvägen bäst uppfyllde de transportpolitiska målen, regionens mål för regional utveckling på flera av de uppställda punkterna: miljö, trafik- och restider samt projektets lönsamhet.

I förstudien som togs fram 2002 fanns även ett alternativ med station i Järntorget, men detta valdes redan då bort, bland annat på grund av byggnadstekniska skäl. Dessa var bland annat hög investeringskostnad, betydande störningar i befintlig bebyggelse under byggskedet, längre restider samt att Korsvägen inte kunde nås. I samband med järnvägsutredningen studerades översiktligt andra möjligheter att nå Järntorget i kombination med att gå via Korsvägen. Konflikterna med antingen Götatunneln eller underjordiska anläggningar i anslutning till Rosenlundverket skulle dock ge en omöjlig geometri för tunneln och järnvägsspåren. Vid Haga Kyrkoplan finns en bergsrygg som innebär att befintlig bebyggelse kan sparas i större utsträckning och att en enklare byggteknik kan användas jämfört med en jordtunnel. Läget är också valt med hänsyn till omgivning, såväl byggnader som kulturmiljö. Projektet har haft som mål att undvika att riva fastigheter och att skona värden så långt som möjligt.

Yttranden har ifrågasatt stadsutvecklingen vid Station Centralen om Västlänken genomförs och hänvisat till andra alternativ som sägs ge bättre förutsättningar för stadsutveckling. Västlänken går i huvudsak i tunnel under mark vilket ger möjlig stadsutveckling ovan mark. En förutsättning vid val av sträckning var att ha en station vid Centralen.

Det är viktigt att de valda stationslägena kan vara till nytta för den befintliga bebyggelsen eftersom den under lång tid kommer fortsätta utgöra huvuddelen av staden.

Station Centralen planeras för två perronger med fyra spår. Pågående kapacitetsanalyser kommer klargöra behovet av fyrspårstationer även vid Haga och Korsvägen. Projektet har olika förslag på nivåer på förberedelser för fyrspårstationer vid dessa. Vad som skall göras beslutas i det fortsatta arbetet.

## **Miljökonsekvensbeskrivningens alternativ**

### **Nollalternativ**

Ett nollalternativ är enligt miljöbalken ett sätt att beskriva konsekvenserna av att verksamheten inte kommer till stånd. Det betyder inte nödvändigtvis att allting förblir som i dagsläget, utan handlar om vilken utveckling som är trolig utan att det planerade projektet blir av. Nollalternativet syftar till att förtydliga projektets miljökonsekvenser, inte att utgöra alternativa lösningar. Västlänkens nollalternativ har samrått med både Trafikverket och Länsstyrelsen som även har godkänt järnvägsplanens MKB (miljökonsekvensbeskrivning), 2014-11-20. Denna detaljplans nollalternativ har samrått med Länsstyrelsen i detaljplanens MKB.

### **Studerade alternativ**

I Miljöbalken beskrivs att en redovisning av alternativa platser, om sådana är möjliga, och alternativa utformningar ska beskrivas i en MKB. Till detta ska det motiveras varför ett visst alternativ har valts och en beskrivning av konsekvenserna av att verksamheten eller åtgärden inte kommer att utföras. I MKB för järnvägsplanen har alternativ till västlänken studerats och av olika anledningar valts bort. Beskrivningarna av Västlänkens alternativ beskrivs och motiveras i den framtagna MKB:n. Även i denna detaljplan finns en kortare beskrivning av de alternativ som studerats i järnvägsplanens MKB, både för linjen i sig, för, stationernas lägen och för uppgångarnas placering, i enlighet med vad en MKB ska innehålla.

### **Kostnader**

Kostnaden för projektet är beräknad till 20 miljarder kronor i 2009 års prisnivå, vilket Trafikverket håller fast vid. Samhällsekonomi har redovisats både i samband med järnvägsutredningen och inför arbetet med de nationella planerna 2010 och 2014. Nettovärdeskvoten har beräknats vara negativ vilket tyder på att kostnaderna är högre än nyttan. Projektet har betydande positiva effekter som är svåra att prissätta. Trafikverket har därför bedömt att projektet är samhällsekonomiskt motiverat för att det kommer att bidra till regional utveckling och har nationell betydelse.

Utgångspunkten är att medel från Västsvenska paketet ska användas för att återställa allmän plats och övriga anläggningar som påverkas av Västlänken.

### **Västsvenska paketet och Trängselskatt**

Västlänken utgör en del av Västsvenska paketet, som Göteborgs Stad medfinansierar. Andra projekt i det Västsvenska paketet är bland annat Marieholmstunneln, nya Hisingbron och kollektivtrafiksatsningar. Paketet finansieras av Staten, Göteborgs Stad, Trängselskatten, Västra Götalandsregionen och Region Halland.

Beslutet om trängselskatt togs av riksdagen den 26 maj 2012 och under hösten 2014 hölls en folkomröstning i kommunen om trängselskatten. Folkomröstningar är rådgivande och kommunfullmäktige röstade den 19 mars 2015 för att trängselskatten skulle behållas.

### **Övergripande planering för kollektivtrafiken**

Parallellt med arbetet med Västlänken arbetar Göteborgs Stad och Västtrafik med hur stadens lokala kollektivtrafik kan stärkas.

Västlänken är ett K2020-projekt. I K2020 har det framtida kollektivtrafiksystemet inklusive Västlänken studerats. ([www.k2020.se](http://www.k2020.se)) Nu pågår ett arbete i Västra Götalandsregionens regi om Målbild för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2035. Syftet med arbetet är att utveckla ett stamnät som kan avlasta Brunnsparken och ge bättre kollektivtrafikkopplingar mellan målpunkter utan att behöva passera stadskärnan.

### **Tidigare beslutsunderlag**

Följande dokument har legat till grund för att det nuvarande förslaget för projekt Västlänken:

Dåvarande Banverket och Göteborgs Stads gemensamma dokument, vilka finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida:

- *Förstudie för kapacitetsförstärkning – Tidigt samråd; Utveckling av det västsvenska järnvägssystemet, 2001-12-04*
- *Förstudie Västlänken – en tågtunnel under Göteborg, 2002-12-12*
- *Förstudie Västlänken beslutshandling, januari 2004*
- *Järnvägsutredningen Beslutshandling, december 2007*

Göteborgs Stads program för detaljplan vilken finns tillgänglig på Göteborgs Stads hemsida under ”Plan & Byggprojekt i Göteborg - Västlänken”:

- *Västlänken – En tågtunnel under Göteborg; En sammanfattning av valt sträckningsalternativ, februari 2006*

### **Västlänken som riksintresse**

Trafikverket pekar ut riksintressen för kommunikation. Syftet med att peka ut ett riksintresse är att säkerställa en användning eller att bevara något för framtiden. Miljöbalken innehåller bestämmelser om hur avvägningen mellan olika önskemål om att använda mark- och vatten ska ske. Hanteringen av riksintressen är en angelägenhet för både stat och kommun. Vid konflikter mellan olika riksintressen ska företräde ges åt det intresse som främjar en långsiktig hushållning av mark- och vattenområden.

Ett riksintresse kan bara vägas mot andra riksintressen. Även om ett riksintresse har getts företräde framför ett annat riksintresse, så innebär det inte att man helt kan bortse från det vikande intresset. Även i den situationen ska man så långt som möjligt undvika en påtaglig skada. Förbudet mot att vidta åtgärder som kan påtagligt skada riksintresset gäller oberoende av om den planerade åtgärden vidtas inom eller utanför det utpekade riksintresseområdet. Det är åtgärdens påverkan på områdets riksintressanta värden som ska bedömas och som avgör åtgärdens tillåtlighet.

### **Handläggning och process**

Regeringen har gett sin tillåtlighet till fortsatt planering och byggnation av Västlänken (2014-06-26) enligt sträckningsalternativet Haga-Korsvägen. För tillåtligheten skall uppsatta villkor gälla, vilka Göteborgs Stad och Trafikverket utgår från i det fortsatta arbetet. Bland annat ställer regeringen krav på att negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsmiljön i övrigt, inklusive parker och grönområden, så långt som möjligt ska begränsas. Samråd om tillåtligheten hölls mellan Länsstyrelsen, Trafikverket och Göteborgs Stad under våren 2015.

Kravet på en separat genomförandebeskrivning gällde i den gamla Plan och Bygglagen (1987:10). Aktuell detaljplan följer plan och bygglagen från 2010 (PBL 2010:900) och i denna finns inget krav på att en separat genomförandebeskrivning ska upprättas. I planbeskrivningen, i kapitlet *Detaljplanernas innebörd och genomförande*, finns planens genomförandefrågor beskrivna. Trafikverket skickade in järnvägsplanen för fastställelse den 1 september 2015, vilken tillstyrktes av Länsstyrelsen 2015-08-26. Järnvägsplanen fastställdes den 28 april 2016. Järnvägsplanen behandlar genomförandefrågorna mer omfattande eftersom Trafikverket ansvarar för genomförandet och byggnationen av Västlänken.

Frågor har inkommit om hur överklagande av detaljplanen går till. Planen kan överklagas av sakägare som lämnat skriftliga synpunkter under samrådet eller granskningen.

Sakägare är den som till exempel bor i planområdet, äger fastigheter eller har andra rättigheter inom planområdet eller i direkt anslutning till planområdet. Beslutet att anta detaljplanen kan överklagas under tre veckor, räknat från när kommunen meddelar på sin anslagstavla (kungör) att planen är antagen. Överklagandet skickas till Stadsbyggnadskontoret, som sedan skickar det vidare till Länsstyrelsen.

### **Övriga synpunkter**

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.

# Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan, Länsstyrelsens yttrande bifogas i sin helhet. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

## Kommunala nämnder och bolag m.fl.

### 1. Fastighetsnämnden

Fastighetskontoret tillstyrker förslaget till detaljplan utställt för granskning.

**Kommentar:** Synpunkterna noteras.

### 2. Göteborg Energi

#### GENAB

GENAB har en del befintliga anläggningar såsom kablar och transformatorstationer inom området för detaljplanen, som kommer att behöva flyttas på grund av exploateringsplanerna. GENAB önskar att hänsyn tas i kommande planarbete till deras behov av utrymme för ledningsstråk och nätstationer. De ser helst att nätstationer placeras som fristående stationer, med hänsyn till magnetfältsproblematik samt tillgänglighet och möjlighet att snabbt kunna återställa elförsörjningen vid t.ex. ett kabelfel. E-områden ska reserveras i plankartan för både befintliga transformatorstationer som står kvar på sina platser och för de som flyttas till nya platser, samt tillkommande transformatorstationer. Ledningsrätt skall upplåtas för befintliga och nya elanläggningar inom kvartersmark.

#### Göteborg Energi Fjärrvärme

Göteborg Energi Fjärrvärme betonar att man har en ledningsrätt på befintlig fjärrvärmeledning vid Olof Wijksgatan på fastigheten Lorensberg 24:3, som man vill få planstöd för.

#### Göteborg Energi Fjärrkyla

Göteborg Energi Fjärrkyla vill delta i diskussioner om hur gångtunneln/uppgången påverkar ledningsägare då man eventuellt planerar att förlägga nya fjärrkylaledningar i Johannebergsgatan.

#### Göteborg Energi Gasnät AB (GEGAB)

GEGAB påpekar att de har driftsatta gasledningar i arbetsområdet för Västra uppgången som ska beaktas i fortsatt planarbete. Karta över dessa har bifogats i yttrandet. De betonar också att de möjligheter en potentiell gasanslutning kan ge till kommande stadsmiljöutveckling, bör beaktas.

#### Göteborg Energi GothNet AB

GothNet har inget att erinra då de inte har några kablar i området.

#### **Kommentar:**

##### GENAB:

Synpunkterna noteras. Dialog mellan ledningsägare, staden och Trafikverket kommer att ske kring ledningsomläggningar i samband med projektering och genomförande. Behov av nätstationer behandlas i detaljplan för universitetet vid Renströmsparken.



I genomförandeaftalet anges att separata avtal skall tecknas mellan Trafikverket och ledningsägare som säkrar ledningarnas fortsatta funktion inom området.

Inom allmän platsmark krävs inte u-område för att ledningsrätt ska kunna ges.

*Göteborg Energi Fjärrvärme:*

Synpunkterna noteras. Dialog har inletts med Göteborg Energi och Trafikverket inför projekteringen.

*Göteborg Energi Fjärrkyla:*

Synpunkterna noteras. Dialog har inletts med Göteborg Energi och Trafikverket inför projekteringen.

*GEGAB:*

Frågan om potentiell gasanslutning tas upp i kommande detaljplan för universitetet vid Renströmsparken.

*Göteborg Energi GothNet AB:*

Noteras.

### **3. Göteborgs Stads Parkerings AB**

Inga synpunkter.

**Kommentar:** Noteras.

### **4. Kretslopp och vattennämnden**

Har nedanstående synpunkter på planhandlingarna:

I Planbeskrivningen på sida 42 under rubriken Ledningar står det att ett markdjup på 1,7 meter över gångtunnelns tak möjliggör ledningar ovan tunneln. Kretslopp och vatten anser inte att detta stämmer då det krävs ett större djup för att befintligt självfallssystem för avlopp ska fungera. I samma stycke nämns att ledningsstråket är reglerat med u-område – vilket dock endast gäller en vattenledning som ligger inne på fastigheten 24:3. Övriga vattenledningar ligger på allmän platsmark. Man ser positivt på att planförslaget utformas med ett nytt u-område på samma fastighet om det är möjligt att vattenledningen ligger kvar här och korsar gångtunneln vid u-områdets slut. Detta är dock inte tydligt utrett i planhandlingarna.

I Planbeskrivningen på sidan 46 under Ledningsrätt står det inget om Kretslopp och vattens ledningsrätt på fastighet Lorensberg 24:3 utan endast om Göteborg Energis ledningsrätt.

I Planbeskrivningen på sida 32 samt 42 under rubriken Ledningar står det att ledningarna främst ligger i och väster om Olof Wijksgatan. Kretslopp och vatten vill påpeka att det finns en ledning även i den östra trottoaren på Olof Wijksgatan.

Kretslopp och vatten betonar att om markarbeten planeras närmare än 10 meter från VA-anläggning ska de få möjlighet att granska arbetet enligt rutin ”Arbete under mark”, som finns att hitta på Göteborg stads hemsida.

Man anser inte att frågan angående var den kombinerade avloppsledningen kan läggas utretts tillräckligt. De efterfrågar därför en förprojektering som visar på möjligt omlägningsläge.

Vid trädflytt ska den som flyttar träden följa Kretslopp och vattens anvisningar Arbeten under mark.

Kretslopp och vatten påtalar att formuleringen på sidorna 39-40 i planbeskrivningen bör omformuleras så att det framgår att träden inte kan omplanteras direkt ovan ledningarna. Dock kan eventuellt skyddsåtgärder vidtas för att kunna placera dem närmare än 4 meter från ytterkant ledning. Skrivningen under samma rubrik; *samråd krävs med ledningsrättshavare vid flytt av träd bör utökas till: vid flytt av träd ska remiss skickas in till Kretslopp och vatten enligt anvisningarna "Arbeten under mark"*. Detta bör gälla inom hela planområdet.

Man betonar också att omlägningskostnader för ledningar, som man uppskattar till 2,5 miljoner kronor, inte ska belasta VA-kollektivet.

Man påpekar att Kretslopp och vattens ledningar i Olof Wijksgatan kommer att behöva flyttas i och med föreslagen utformning. Den nya dragningen av dessa är ännu oklar och måste detaljstuderas under projekteringen. Befintlig kombinerad ledning behöver betydligt större djup än de angivna 1,7 meter för att upprätthålla självfallsfunktion. Om ledningen behöver förläggas öster om gångtunneln sker det på kvartersmark där U-område kommer krävas. Det blir också en konflikt med plankartans beteckning n<sub>4</sub> som innebär att träd skall bevaras. Ett annat alternativ är att det görs en urspårning i tunneltaket där AK-ledningen kan ligga för att få tillräcklig täckning om detta är möjligt i förhållande till tunnelkonstruktionen. Kretslopp och vatten anser inte att denna fråga är tillräckligt utredd i granskningshandlingen och efterfrågar en förprojektering som visar på möjligt omlägningsläge. Först när detta är gjort kan ställning tas till om ytterligare u-område kommer att krävas. Man betonar också att samtliga Kretslopp och vattens ledningar behöver vara i drift under byggskedet. En brandpost samt serviser för vatten, dagvatten och spillvatten till fastigheten Lorensberg 24:3 som påverkas av gångtunneln behöver flyttas.

Angående dagvattenhantering påpekas att det inte krävs någon förändring av denna då planen inte innebär någon förändring ovan mark. Det är dock alltid en fördel att planera in fördröjande åtgärder i de projekt som pågår – speciellt i ett område som detta som har kombinerade avloppsledningar som blir hårt belastade vid regn. Vid extrem nederbörd kommer också Olof Wijksgatan att fungera som vattenavledande stråk vilket gör fördröjande åtgärder positiva även ur den aspekten.

**Kommentar:** Planhandlingarna har justerats och förtydligats avseende befintliga ledningar och placeringar. Dialog förs med Kretslopp och vatten för ledningarna. I gällande plan finns ett u-område längs Olof Wijksgatan. Detta planförslag upphäver det tidigare u-området samt anger ett nytt u-område längs Olof Wijksgatan där det är möjligt med hänsyn till gångtunnelns placering. I genomförandavtal regleras att ledningarnas funktion ska säkerställas genom separat avtal mellan Trafikverket och ledningsägare såväl under byggtid som vid färdigställd uppgång. En förprojektering kommer att genomföras under det fortsatta arbetet.

## 5. Kulturnämnden

Kulturförvaltningen ser positivt på förändringen till det nu föreslagna läget för station Korsvägens västra uppgång. Placeringen bedöms som det bäst anpassade av olika studerade alternativ utifrån kulturvärden och för upplevelsen av parkmiljön. Gestaltningen av uppgången behöver ges stor omsorg med hänsyn till de höga kulturvärdena i miljön. Det blir en fråga för kommande detaljplan för Universitetet i Renströmsparken.



**Kommentar:** Synpunkterna noteras. Uppställningsytor finns fortsatt avsatt inom detaljplan för Korsvägen.

## 9. Stadsdelsnämnden Centrum

Stadsdelsnämnden vill påminna om sitt påpekande i samrådet; bland annat vikten av trygga, tillgängliga och barnvänliga stationsmiljöer under mark, miljöer som är ett relativt nytt inslag i staden. Stadsdelsnämnden betonar att SBK visserligen hänvisar till Trafikverkets skrivningar ”tillgänglighet för alla” men att man inte ytterligare kommenterat hur trygghets- och barnperspektivet beaktats vidare. Det framgår inte om Stadsbyggnadskontoret anser att framtaget material är tillräckligt för att uppnå trygga och barnvänliga miljöer under mark.

Stadsdelsnämnden anser att stationsmiljöer under mark är ett relativt nytt inslag i staden som behöver utredas vidare ur ett trygghetsperspektiv samt ur ett barnperspektiv.

Även om aktuell plan berör enbart utformning under mark, vill dock stadsdelsnämnden påminna om sitt påpekande under samrådet, nämligen vikten av trygga och lämpligt dimensionerade gångvägar för barn och barngrupper till stationen. Nämnden pekade också på vikten av tillgänglighet och möjligheter till parkering för rörelsehindrade i anslutning till uppgången.

**Kommentar:** Stadsbyggnadskontoret vill påpeka att med avseende på miljöer under mark täcks detta av Trafikverkets järnvägsplan, och det arbete kring barnperspektivet som Trafikverket genomfört. Under jord kommer alla publika delar ha en hög grad av tillgänglighet med hissar på bekväma avstånd och mellan samtliga våningsplan. De flesta golvytorna kommer också vara horisontella. Trafikverket har i järnvägsutredningen specificerat att målet ”Hög tillgänglighet för alla” gäller, vilket innebär en järnväg anpassad för funktionshindrade samt plattformar och utgångar som är lätta att nå och som finns nära anslutande färdmedel.

Förhållanden ovan mark, bland annat möjlighet till parkering för rörelsehindrade, hanteras i kommande detaljplan för universitetet vid Renströmsparken.

## 10. Trafiknämnden

Man påtalar att planen inte ger nya kostnader för Trafiknämnden för drift och underhåll. Tillkommande kostnader kan dock uppkomma om staden väljer att utföra standardhöjande åtgärder på allmän plats och gata med anledning av detaljplanen.

**Kommentar:** Synpunkterna noteras. Frågan kring kostnader hanteras fortsatt i arbete med utformning och projektering av nya ytor där trafiknämnden har möjlighet att styra inriktningen.

## Statliga och regionala myndigheter m.fl.

### 11. Lantmäterimyndigheten

Bestämmelse T1 och (T1) har en otydlig förklaring vad som gäller i det fall när nivå som anges i halvcirkel helt saknas. Lantmäterimyndigheten undrar om detta innebär att användningsbestämmelsen i detta fall kan utnyttjas obegränsat eller inte alls när höjd i halvcirkel saknas.

Bestämmelse T1 och (T1) överlappar område som är utlagt som prickmark i äldre underliggande detaljplan (1480K-II-4255) i det område där det är planerat för uppgången inom fastigheten Lorensberg 24:3.

Påtar att det inte framgår av plankarta eller beskrivning om prickmark ska upphävas eller fortsätta att gälla i område med kvartersmark för T1 och (T1).

Lantmäterimyndigheten anser att planhandlingen och plankartan bör tydliggöra att prickmarken i aktuellt område i detaljplan 1480 K-II-4255 ska upphävas och möjligen ersättas med annan bestämmelse om begränsningar eller reglering av markens tillåtna bebyggande eller underbyggande.

I yttrandet konstateras också att bestämmelse T1 och (T1) överlappar kvartersmark med bestämmelse i äldre detaljplan (1480K-II-4255), C och S på Lorensberg 24:3. Ändamålen kan tillåtas överlappa varandra vid senare fastighetsbildning för att ordna en uppgång i befintlig byggnad. Det prövas senare vid lantmåteriförrättning om uppgången ska ordnas med stöd av servitut, gemensamhetsanläggning, 3D-fastighetsbildning eller som en kombination.

Lantmäterimyndigheten betonar också att plankartan saknar tillåtande bestämmelse för teknisk anläggning inom kvartersmark som ska sticka upp ovanför tillåten höjd, eller på allmän plats om ventilation ska sticka upp där (planbeskrivning, sidorna 45-46).

Slutligen påpekas att det bör synliggöras i plankartan med en bestämmelse om det finns avsikt att ge utrymme för ventilationsschakt från gångtunnel eller järnvägsanläggning.

**Kommentar:** Synpunkterna noteras. Plankartan har justerats för att tydliggöra järnvägs trafikens funktion under kvartersmark där nivå i halvcirkel saknas. I övriga delar kommer den pågående detaljplanprocessen kring universitetet vid Renströmsparken att ersätta underliggande detaljplan. Här regleras kommande byggrätter för uppgång och hantering av prickmark i underliggande plan.

Planbeskrivningen har förtydligats avseende fastighetsbildning och tekniska anläggningar inom kvartersmark. Avsikten med beskrivningen är att förtydliga att den fastighetsbildning som tillåts enligt denna detaljplan hänger samman med fastighetsbildningen för järnvägstunneln som helhet.

## 12. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens yttrande finns bilagt i sin helhet, se bilaga 2.

Länsstyrelsen bedömer att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas. Man vill dock framhålla att Göteborg Stad omgående bör inkomma med en formell beställning till Trafikverket om aktuellt förslag på ny uppgång så att det bland annat finns möjligheter att den omfattas av Trafikverkets miljöprövning. Förslaget behöver också ses över i detalj så att tillräckliga skydds zoner finns för gångtunneln.

Betonar att Göteborgs Stad omgående behöver kommunicera med Trafikverket kring behovet av justeringar i Trafikverkets tillståndsansökan enligt miljöbalken, vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet, med anledning av det justerade läget på stationsuppgång och gångtunnel.

Länsstyrelsen påtar också att Trafikverket behöver få klarhet i att anläggandet av en uppgång enligt planförslaget går att lösa tekniskt, genom att utrymme för tillräckliga skydds zoner finns.

**Kommentar:** Staden har en löpande diskussion med Trafikverket och noterar Länsstyrelsens synpunkter. Den exakta tekniska utformningen av det läge som föreslås i detalj-

plan kommer att studeras vidare i den fortsatta processen. Staden och Trafikverket säkerställer genom avtal att respektive parts nödvändiga krav säkerställs i det fortsatta arbetet.

### **13. Trafikverket**

#### **Plankarta och planbestämmelser**

Påtar att det behöver förtydligas om skyddszonen för tunneln innefattas i det som benämns som ”järnvägsanläggningen” under 6. Placering; Utformning; Utförande.

Principer för skyddszon runt tunnelkonstruktion i berg för Västlänken är 10 meter runt tunnelkonstruktionen. Det är oklart om skyddszonen för just berg är möjlig enligt plankartan. Från illustrerad gångtunnel till användningsgränsen i öst (mot n<sub>4</sub>-området) är det i nuläget 5 meter.

#### **Tillståndsprovning enligt Miljöbalken**

I dagsläget planeras ingen justering av Trafikverkets miljöprovningensansökan med anledning av den nya stationsuppgången. Hinner man med att projektera nya läget för uppgången kan den möjligtvis komma med i justeringarna av ansökan i februari/mars det vill säga nu kända ändringar i utformning och utförande.

#### **Avtal**

Angående merkostnader som flytten innebär är Trafikverkets inställning att Trafikverket står för motsvarande kostnad som byggnation vid Fågelsången skulle innebära och att kostnader utöver det ska bäras av Staden. Exempel på kostnader som tillkommer:

- Ledningsomläggningar samt eventuell omprovning av befintlig ledningsrätt.
- Markinlösen/bildande av servitut inom Akademiska hus och Staden
- Upplåtelse av tillfälliga nyttjanderätter
- Hantering av träd
- Påverkan på bergvärmeanläggning

Trafikverket menar att det inte är en självklarhet att kostnader som uppkommer med det nya läget, som är ett önskemål från Staden, ska falla på Trafikverket. Hur kostnaderna ska fördelas är inte klargjort och regleras i ett kommande genomförandeavtal. Avtal ska vara tecknade innan detaljplanen förs till antagande.

**Kommentar:** Principerna för skyddszon i berg förtydligas i planbeskrivningen. Frågan behöver säkerställas under fortsatt arbete. Staden och Trafikverket för fortsatta diskussioner kring miljöprovningen och den övriga projekteringen kring flytt av uppgången. Kostnadsfrågorna diskuteras inom ramen för projektet som helhet. Staden noterar Trafikverkets synpunkter.

### **14. Polismyndigheten Storgöteborg**

Polismyndigheten Storgöteborg har inte något ytterligare att anföra utöver tidigare lämnade remissvar.

**Kommentar:** Synpunkterna noteras.

### **15. Statens geotekniska institut**

SGI:s ställningstagande från samrådsskedet kvarstår och SGI har inget att erinra mot planförslaget.

**Kommentar:** Synpunkterna noteras.

#### **16. Svenska kraftnät**

Svenska kraftnät har inga synpunkter och har inga ledningar i området.

**Kommentar:** Synpunkterna noteras.

#### **17. Vattenfall Eldistribution AB**

Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra då man inte har några anläggningar i området.

**Kommentar:** Synpunkterna noteras.

### **Sakägare**

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som "fastighetsägare" för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

#### **18. Higab AB**

Higab AB har inga synpunkter.

**Kommentar:** Noteras.

#### **19. BRF Näckrosen**

Föreningen tillstyrker lokaliseringen av uppgången integrerad i en framtida byggnad nordväst om korsningen Johannebergsgatan och Olof Wijksgatan. Påtalar att en uppgång i parkmiljön intill Gamla Hovrätten eller vid Fågelsången hade inneburit att stora delar av den samlade parkmiljön i området hade fördärvats. Ser därför med tillfredsställelse på att träden i anslutning till Gamla Hovrätten och Olof Wijksgatan föreslås skyddas genom planen.

**Kommentar:** Synpunkterna noteras.

### **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

#### **20. Boende på Olof Wijksgatan 4**

Påtalar att det är omöjligt som närboende att lämna synpunkter eftersom man inte vet hur utformningen ovan mark kommer att se ut. Anser att det redan finns stora parkeringsproblem i området och undrar hur man ska lösa detta samtidigt som det enligt uppgift kan bli så att parkeringsplatser och parkeringshus försvinner. Tycker att Västlänken som helhet är oroande, innebär stora ingrepp och skövlande av parker och grönområde som aldrig går att återställa.

**Kommentar:** För synpunkter kring Västlänken som helhet hänvisas till tematiskt svar i inledningen av detta utlåtande. Frågorna kring utformningen av området ovan mark studeras i pågående detaljplan för universitet vid Renströmsparken. Ur ett Västlänkenperspektiv är huvudangöringen inom Station Korsvägen utformad och planerad till området vid Korsvägen.

## Övriga

### 21. Privatperson

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att uppgångsläget vid Fågelsången behålls.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

### 22. Boende på Askims Hovslagareväg

Ansluter sig till föreningen Trädplans yttrande. Anser hela projektet Västlänken är fel och skall avbrytas, samt att ett bättre alternativ skall användas.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

### 23. Boende på Spetsbergsgatan 4

Ansluter sig till Trädplans yttrande som har begärt anstånd för ett senare yttrande.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

### 24. Boende på Västra Stillestorpsgratan 13

Ansluter sig till Trädplans yttrande som har begärt anstånd för ett senare yttrande.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

### 25. Boende på Hovås Enebärsgränd

Ansluter sig till Föreningen trädplans yttrande. Utöver det anses i yttrandet att det är vansinne att riskera att förstöra både landeriet och att stänga av Korsvägen i fyra år. Anser att planen är urmodig, ger negativ återbäring på investerade medel, innebär längre bortovaro från hemmet för pendlare, samt längre åktider. Anser att projekt Västlänken innebär ett förstört Göteborg, både miljömässigt, byggnadmässigt och arbetsmässigt.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 34, Trädplan samt tematiskt svar gällande Västlänken i början av granskningsutlåtandet.

### 26. Boende på Teleskopsgatan 14

Undertecknad ansluter sig till Föreningen trädplans yttrande

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

### 27. Boende på Kryddkrassegratan

Undertecknad ansluter sig till Föreningen trädplans yttrande

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

### 28. Boende på Kungälvsgatan 8

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att uppgångsläget vid Fågelsången behålls.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

### 29. Boende på Båtyxegatan

Undertecknad ansluter sig till föreningen Trädplan Göteborgs yttrande och yrkar att planerna på Västlänken läggs ner samt att utredning beträffande effektivare kollektivtrafik till och inom Göteborg ovan jord påbörjas omgående.



**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 34, Trädplan samt tematiskt svar gällande Västlänken i början av granskningsutlåtandet.

### **30. Boende på Askims Trappstig**

Undertecknad ansluter sig till föreningen Trädplan Göteborgs yttrande.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

### **31. Boende på Engelbrektsgatan 48**

Delar Trädplan Göteborgs syn på plan- och byggprojektet Västra uppgången. Anser att en oberoende granskning ska göras av projektet Västlänken.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 34, Trädplan samt tematiskt svar gällande Västlänken i början av granskningsutlåtandet.

### **32. Privatperson**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att uppgångsläget vid Fågelsången behålls.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

### **33. Privatperson**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att uppgångsläget vid Fågelsången behålls.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

### **34. Privatperson**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att uppgångsläget vid Fågelsången behålls.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

### **35. Boende på Viktor Rydbergsgatan**

Yrkar på avslag av den nya planen med anledning av att dess påverkan på miljön, kostnaden av projektet inte motsvarar någon nytta för befolkningen samt att möjligheten för framtida vettiga projekt starkt begränsas om detta byggs.

**Kommentar:** Se under rubrik *Tematiska svar* sidan 1 – 7.

### **36. Föreningen Trädplan Göteborg**

Föreningen inkom först med en begäran om fyra veckors anstånd för att skriva yttrande. Därefter inkom man med ett yttrande som sammanfattas enligt nedan: Föreningen yrkar på att Station Korsvägen inte byggs, och därmed ej heller uppgång vid Johannebergs- och Olof Wijksgatan. att Göteborgs kommunfullmäktiges beslut att ändra detaljplaner samt tillstyrka olika detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal undanröjs att det tillsätts en oberoende kommission för att utreda billigare och miljövänligare alternativen till Västlänken att de stora skyddsvärda träden på östra sidan bevaras och naturminnesförklaras att de träd som finns på allmän plats (park eller natur) skyddas genom särskild skyddsbestämmelse att kännbara viten utdöms i de fall träd skadas att kännbara viten utdöms i de fall kulturhistoriska byggnader och kulturmiljöer skadas att områden runt Näckrosdammen och Renströmska parken med högt naturvärde klassas som naturskyddsområde enligt miljöbalken att artskyddsförordningen gäller och inga undantag görs att fortsatt fragmentisering av grönområden undviks (sambandet mellan Lisebergs grönska och Landeriet och Näckrosdammen) Man framför följande grunder för sitt yttrande: Föreningen Trädplan har i tidigare uttalanden påpekat

att projektet Västlänken kommer att medföra stor/mycket stor negativ påverkan på bland annat kulturhistoriskt värdefulla trädmiljöer och att projektet innebär påtaglig skada på riksintresset "Göteborgs innerstad", vilket strider mot gällande lagstiftning. Det aktuella planområdet ingår i riksintresset "Göteborgs innerstad", delområdet "Vasastaden med omnejd". Det är också upptaget i kommunens program för bevarande, område 6B-10B, som omfattar ett stråk med parker, platser och friliggande allmänna byggnader omgivna av planteringar.

Syftet med den aktuella detaljplanen är att ge möjlighet att anlägga en gångtunnel från stationen vid Korsvägen och att bygga en entré i korsningen Johannebergsgatan-Olof Wijksgatan.

Enligt planbeskrivningen ska entrén integreras i "Artisten", fd Flickläroverkets byggnad. Entréns utformning och eventuella förändringar av befintlig byggnad behandlas inte i detaljplanen, men i planhandling redovisas ett utvidgningsförslag som innebär att den planterade slänten mot Johannebergsgatan tas i anspråk. Träden i planrådets östra del ska enligt planbestämmelse bevaras. För västra delen anger planen att "Träd som berörs av markarbeten ska flyttas eller ersättas" och marklov krävs för trädfällning inom denna del.

Enligt Föreningen Trädplan kan negativ påverkan på trädmiljön uppstå trots skydd i planen. Om planen genomförs måste troligen ett flertal träd inom västra delen flyttas/ersättas och träden inom östra delen, som föreslås bli bevarade, kan skadas genom bygget av gångtunneln. I det fall den skisserade utbyggnaden längs Johannebergsgatan genomförs innebär det att ett viktigt grönt inslag i kulturmiljön går förlorat.

### **Naturvärden och Kumulativa effekter**

Naturområdet från Korsvägen mot Näckrosdammens park och skog är ett uppskattat rekreativt område, och en viktig grön lunga för denna del av staden. Väsentliga delar av denna park och skog har stora naturvärde och är en del av den sammanhängande och avgörande gröna lunga i staden, med biotoper och skyddade arter av växt och djurliv. Detta bör Göteborgs Kommun värna och inte låta förstöras.

Detaljplaneändring för Västlänkens uppgång vid Johannebergs- och Olof Wijksgatan är en effekt av detaljplaneområdet Station Korsvägen. Detta omfattar både land- och vattenmiljöer och är en hotspot för naturmiljö och rekreation. Några av de exploateringsytorna som angetts i detaljplanerna ligger inom områden med höga naturvärden. Exploatering inom dessa områden kan därför ge stora negativa konsekvenser för naturen i området. Detta går tydligt emot Göteborgs Stads Grönplan, samt ny Trädpolicy för Göteborgs Stad.

En av slutsatserna i NMU för Västlänken lyder:

*"Områdets värden är höga och knutna till parkmiljöerna, träden, de biotopskyddade alléerna och Mölndalsån. Området har stor betydelse för skyddsvärda träd, lavar, sannolikt vedsvampar, mindre hackspett, turkduva, fåglar i allmänhet liksom för fladdermöss.*

*Området har stor betydelse för rekreation och kan sägas vara ett (utav flera) kärnområde för Göteborgs själ."*

De kumulativa effekterna av planerad utveckling i området har inte utretts tillräckligt. I planbeskrivningen för Station Korsvägen sid 83 står:

*"De kumulativa effekterna av planerad utveckling i området kring Korsvägen, i form av till exempel utveckling av Universitetsområdet vid Näckrosdammen och nya byggnader kring Korsvägen, kan innebära stora negativa konsekvenser för naturmiljöerna i området."*

### **Slutsats**

Sammantaget önskar Föreningen Trädplan framföra att projektet Västlänken som helhet medför stora skador på Göteborgs kulturhistoriskt värdefulla natur- och kulturmiljöer,

inklusive unika trädmiljöer och att bygget av den aktuella gångtunneln med anslutande entré bidrar till den stora negativa påverkan som Västlänken innebär.

Regeringens tillåtlighetsprövning av järnvägsprojekt Västlänken, planprogram och detaljplaner grundar sig på ett felaktigt och obsolet beslutsunderlag. Besluten strider mot bestämmelser i plan- och bygglagen, miljöbalken, kulturmiljölagen samt EU-lagstiftning.

Alternativ järnvägsplan med tillhörande detaljplaner bör utredas och nya planer tas fram i samverkan med de boende i området, samt med större respekt för de natur- och kulturvärden som finns i anslutning till planområdet. Det är av största vikt att Göteborgs stad tar bättre ansvar för framtiden. Även kommande generationer bör få möjlighet att uppleva väl bevarade stadsmiljöer med gamla träd i tätortsnära natur.

**Kommentar:** Framförda synpunkter angående Västlänken som helhet och beslut kopplade till dess genomförande besvaras i inledningen av dokumentet i de tematiska delarna.

De träd som finns i den östra delen av detaljplaneområdet skyddas genom planbestämmelse, detaljplanen hanterar inte frågor om naturminnesförklaring. Se även planbeskrivningens sammanfattning av genomförd naturvärdesinventering.

För synpunkter angående viten i samband med byggnation hänvisas till Trafikverkets kommande entreprenadupphandlingar, liksom till avtalsvillkor inom ramen för Västsvenska paketet.

Frågorna kring naturvärden vid Näckrosdammen liksom de gröna kopplingarna mellan Liseberg, Landeriet och Näckrosdammen berörs inte av denna detaljplan. Även framförda synpunkter kring planförslaget för Korsvägen hänvisas till det planarbetet.

### **37. Boende på Sylvestergatan 7**

Anser att det finns risk att park- och naturvärden förstörs med en uppgång i området. Menar att det är jätteviktigt att inga träd tas bort, flyttas eller störs. Anser att schakten för projektet kommer att förstöra rötter och orsaka att träden dör. Påtalar att grävningar för tunnel i området säkert kommer att orsaka problem med grundvattennivån och att området kring Korsvägen generellt är känsligt för grundvattensänkningar med träd och natur som dör som följd. Anser även att det orsakar problem för husgrunder i området med raserade och spruckna hus.

**Kommentar:** Det valda uppgångsläget har anpassats med syfte att minska påverkan på trädmiljöer, i planhandlingen anges att träd ska skyddas eller ersättas, beroende på de enskilda möjligheterna att bevara dem på plats. En viktig utgångspunkt för detaljplanen har varit att bevara så många träd som möjligt. De träd som står utanför Gamla Hovrätten öster om Olof Wijksgatan skyddas i detaljplanen. De träd som står på platsen för uppgången kan behöva tas ned och de som står i en rad längs Olof Wijksgatan kan behöva flyttas tillfälligt eller bli ersatta. Staden har varit medveten om trädens stadsmiljö-kvaliteter men har fått göra en prioritering. Frågan kommer att föras vidare till detaljplanen för universitetet vid Renströmsparken.

För synpunkter kring grundvattenfrågor och sättningar hänvisas till Trafikverkets arbete med Järnvägsplan, se sammanfattning i inledningen av dokumentet.

### **38. Boende på Haråsgatan 3**

Undertecknad ansluter sig till föreningen Trädplan Göteborgs yttrande.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

### **39. Boende på Prästgårdsängen 11**

Anser inte att detaljplanen erbjuder den bästa lösningen med tanke på gång- och cykelstråk samt gångtid till målpunkter i området.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 56, Yimby samt tematiskt svar gällande Johannebergsstråket.

### **40. Privatperson**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att uppgångsläget vid Fågelsången behålls.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

### **41. Lilla Fridhemsgatan 4**

Undertecknad ansluter sig till föreningen Trädplan Göteborgs yttrande.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

### **42. Linnégatan 52**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att uppgångsläget vid Fågelsången behålls.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

### **43. Boende på Lundby, Kareby**

Undertecknad ansluter sig till föreningen Trädplan Göteborgs yttrande.

**Kommentar:** Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

### **44. Kommittén för stadskulturparken Näckrosdammen**

Kommittén menar som tidigare framförts redan under samrådet, att det nu valda läget för en uppgång, integrerad i en framtida byggnad för HDK/Valand, är ett klart mycket bättre alternativ än det tidigare föreslagna läget i Fågelsången och de studerade lägena intill gamla hovrätten, väster om Johannebergsgatan. De tre, nu bortvalda, lägena skulle ha medfört betydande ingrepp i den samlade park- och kulturmiljön. De informerar, som i samrådet, om en oro bland boende på Johannebergsgatans norra del, hur hög den nya byggnaden kommer att bli, om den tar mycket ljus och så vidare. Man ser det som angeläget att såväl Stadsbyggnadskontoret som universitetet och Akademiska hus fortsätter att både informera och föra en dialog om projektet med de närboende som kommer att beröras av en sådan utbyggnad. Man påtalar att många närboende efterfrågar en samlad information kring alla projekt som planeras i närområdet och konsekvenserna av dessa både under byggtid och på lång sikt. Utöver Västlänken påtalas Stadsutvecklingsprogrammet, universitetsbiblioteket, HDK/Valand och cirkustomten. Man efterfrågar svar på vem som har det samlade ansvaret för utvecklingen i närområdet. Närboende uttrycker oro för att den byggarbetsplats som har etablerats framför Humanisten i direkt anslutning till lekplatsen kan komma att användas längre än de tre år som utlovats av Akademiska hus. I yttranden uttrycks förhoppningen att Göteborgs stad, genom Stadsbyggnadskontoret, bevakar att så sker. Anser att värdet av Renströmsparken starkt har reducerats genom byggarbetsplatsen.

**Kommentar:** Synpunkterna förs vidare till pågående detaljplan för universitetet för Renströmsparken samt till Akademiska hus. Arbetet med att hantera byggskedet pågår i gemensamma former mellan Göteborgs Stad och Trafikverket. För den övergripande informationen kring arbetet med Västlänken hänvisas till såväl information från Göte-

borgs stad via [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se), som till Trafikverkets hemsida, där man nyligen kompletterat tidigare informationsmaterial med en geografiskt inriktad information. (Se hänvisning i inledningen av dokumentet).

#### **45. Boende på Hovås Enebärsgång**

Undertecknad ansluter sig till föreningen Trädplan Göteborgs yttrande.

*Kommentar:* Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

#### **46. Boende på Clementingatan**

Undertecknad ansluter sig till föreningen Trädplan Göteborgs yttrande.

*Kommentar:* Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

#### **47. Boende på Båtyxegatan**

Undertecknad ansluter sig till föreningen Trädplan Göteborgs yttrande och yrkar att planerna på Västlänken läggs ner, samt att utredning beträffande effektivare kollektivtrafik till och inom Göteborg ovan jord påbörjas omgående.

*Kommentar:* Se kommentar till yttrande 34, Trädplan samt tematiskt svar gällande Västlänken i början av granskningsutlåtandet.

#### **48. Boende på Flötevägen, Vallda**

Har svårt att avgöra om uppgången vid Fågelsången eller vid korsningen Johannebergsgatan/Olof Wijksgatan är att föredra. Tycker dock att Yimby har intressanta frågeställningar. Stödjer därmed Yimbys yttrande på så sätt att yttranden vill ha svar på dessa frågeställningar.

*Kommentar:* Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

#### **49. Boende på Guldhedstorget 1**

Uttrycker att Västlänken måste stoppas, att projektet är en katastrof för Göteborg.

*Kommentar:* Se tematiskt svar gällande Västlänken i början av granskningsutlåtandet.

#### **50. Privatperson**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att uppgångsläget vid Fågelsången behålls.

*Kommentar:* Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

#### **51. Boende på Olof Rudbecksgatan 23**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att uppgångsläget vid Fågelsången behålls.

*Kommentar:* Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

#### **52. Boende på Gunviken, Hovås**

Anser att det är bedrövligt att staden gör intrång i värdefulla kulturlokaler där Näckrosdammen är ett unikt område med ursprung från Göteborgsutställningen. Har svårt att se vem bland de tilltänkta resenärerna som har anledning att gå av vid Näckrosdammen. Tycker att det så kallade förstärkningsalternativet och Centralstation Gårda är bättre förslag.

*Kommentar:* Detaljplanens syfte är att möjliggöra en placering av uppgången som integreras i den kommande universitetsbyggnaden vid Renströmparken, och på så sätt

minimera intrånget i parkmiljön. För generell kritik mot Västlänken och övergripande beslut se tematiskt svar gällande Västlänken i början av granskningsutlåtandet.

### **53. Boende på Högsbogatan**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att uppgångsläget vid Fågelsången behålls.

*Kommentar:* Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

### **54. Boende på Färgfabriksgratan**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att uppgångsläget vid Fågelsången behålls.

*Kommentar:* Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

### **55. Boende på Kaptensgratan 25**

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande som avstyrker planförslaget och föreslår att uppgångsläget vid Fågelsången behålls.

*Kommentar:* Se kommentar till yttrande 56, Yimby.

### **56. Boende på Richertsgatan 8**

Ansluter sig till föreningen Trädplan Göteborgs yttrande.

*Kommentar:* Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

### **57. Boende på Norra Ekhultsvägen, Noi**

Ansluter sig till föreningen Trädplan Göteborgs yttrande.

*Kommentar:* Se kommentar till yttrande 34, Trädplan.

### **58. Yimby Göteborg**

Yimby förordar en lösning som bidrar till ett levande stadsrum och bättre utnyttjande av Renströmsparken och anser att placeringen vid Fågelsången är det överlägset bästa ur dessa perspektiv. Man upprepar synpunkterna från samrådet och avstyrker planens föreslagna förändring av station Korsvägens västra uppgång.

Yimby anser att det är märkligt att Stadsbyggnadskontoret i sitt svar på Yimbys yttrande nämner ombyggnad av gator och omkringliggande ytor som överhuvudtaget inte berörs av planen. Man anser det för otroligt att det skulle kunna gå att genomföra de förändringar som krävs för måluppfyllnad med tanke på de högljudda klagomål som reses så fort något planeras i området kring Renströmsparken. De anser inte att enskilda närboende ska ha mer makt att påverka än andra grupper som kommer att använda station Korsvägen. Yimby ser planen som dålig frimärkesplanering som missar att lyfta ett stadsdelsperspektiv och regionperspektiv.

Yimby vill se en konsekvensanalys av vad som händer om det tänkta stråket längs Johannebergsgatan inte kommer att etableras.

Man anser att det är allvarligt att SBK tycks tro att alla som reser till station Korsvägen ska till Götaplatsen. I sitt yttrande nämner Yimby fler målpunkter för gångtrafikanter, bland annat nedre Johanneberg och Chalmers Vasaområdet. Man menar att det är en skillnad på ca 170 meter.

Yimby betonar att yttrandet i samrådet kvarstår. Man anser att planförslaget innebär att resande till fots och med kollektivtrafik får längre avstånd till sina målpunkter. Man menar också att stationens placering helt missar det starka gång- och cykelstråk som går

från Götaplatsen, via Fågelsången, genom Renströmsparken till Carlandersplatsen. Yimby menar att sammanhanget inte blir bättre av ytterligare ett stråk, utan tvärtom riskeras båda stråken att försvagas och minska tryggheten i området. Då Renströmsparken är en välbesökt park är en uppgång vid Fågelsången att föredra för tryggheten med stadsliv och rörelse. Läget vid Fågelsången kan lyfta hela området och tillföra ny bebyggelse i parkens mindre attraktiva delar. Kopplingen till Götaplatsen är dessutom bättre än planförslaget. Yimby menar att planhandlingen enbart förmedlar fördelar med det nya förslaget, ingen nackdel. Man anser också att båda förslagen har i princip samma påverkan på parkmark och grönområde. Slutligen efterlyser Yimby en genomlysning av de tänkta målpunkterna för alternativen och vilka gångavstånden blir till dessa målpunkter med de olika alternativen som presenterats.

**Kommentar:** Stadsbyggnadskontoret noterar att de framförda synpunkterna kvarstår, och så gör även detaljplanens motivering av det valda läget. I arbetet med Stadsutvecklingsprogrammet visar analyser att en placering längs Johannebergsgatan bättre kan integreras i den befintliga gatustrukturen i området, än vad som är fallet med läget vid Fågelsången. Detaljplanen är ett resultat av en helhetsanalys av Västlänkens alla uppgångar och deras lägen i förhållande till stadens övriga strukturer och man har tittat på förhållandet till såväl befintliga som planerade rörelsestråk och målpunkter. Detaljplaneförslaget bygger på en samlad bedömning av såväl naturmiljö som stadsmiljö och Stadsbyggnadskontoret anser att det nu valda läget är ett bättre alternativ än det tidigare redovisade.

## Ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Planbeskrivning förtydligas kring befintliga ledningar och ledningsstråk och beskrivning av kompletterande naturvärdesinventering. Utöver detta har ett antal mindre redaktionella ändringar gjorts i texten.

På plankartan har följande justeringar gjorts:

Förtydligande av sektionsskiss genom beskrivning av snittets läge

Förtydligande av planbestämmelse T1 (Järnvägsändamål) där nivå i halvcirkel saknas

Upplysning om markmiljöundersökning införs på plankartan

Birgitta Löf  
Planchef

Sophia Älfvåg  
Planarkitekt