



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsredogörelse kompletterande samråd

Datum: 2014-11-25

Diarienummer SBK: 0635/11  
Handläggare Filip Siewertz  
031-368 15 01  
filip.siewertz@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 6466/12  
Handläggare Susanne Calming  
0705-56 37 83  
Susanne.calming@fastighet.goteborg.se

### Ändring av detaljplaner för

## JÄRNVÄGSTUNNELN VÄSTLÄNKEN MELLAN GULLBERGSSVASS OCH ALMEDAL

Inom stadsdelarna Gullbergsvass, Nordstaden, Inom Vallgraven, Pustervik,  
Haga, Vasastaden, Landala, Annedal, Guldheden, Lorensberg, Johanneberg,  
Heden, Bö och Skår

---

Diarienummer SBK: 0486/13  
Handläggare Filip Siewertz  
031-368 15 01  
filip.siewertz@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 6466/12  
Handläggare Susanne Calming  
0705-56 37 83  
Susanne.calming@fastighet.goteborg.se

### Detaljplan för

## JÄRNVÄGSTUNNELN VÄSTLÄNKEN; TUNNELMYNNINGAR, SCHAKT M.M.

Inom stadsdelarna Olskroken, Gullbergsvass, Nordstaden, Vasastaden,  
Annedal, Änggården, Johanneberg, Skår och Kallebäck

---

# Samrådsredogörelse kompletterande samråd

## Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 3 september 2013 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Under tiden 18 september - 29 oktober 2013 hölls ett samråd om detaljplanerna för järnvägtunneln. Efter samrådet ändrades järnvägsanläggningen på ett sådant sätt att även detaljplanerna behövde ändras. Ett kompletterande samrådsmaterial togs därför fram för de platser där planområdet utökats jämfört med det förra samrådet och på vissa platser där större förändringar skett som inte tidigare varit på samråd. Under tiden 4 juni – 12 augusti hölls ett kompletterande samråd om detaljplanerna. Berörda fastighetsägare bjöds in till samrådsmöte där aktuell del av tunneln presenterades.

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) har funnits på Göteborgs Stads hemsida. Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:2000 funnits att se på Stadsbyggnadskontoret.

## Sammanfattning

Nedan sammanfattas de allvarligaste invändningarna och Stadsbyggnadskontorets kommentar till de inkomna synpunkterna:

Flera yttranden tar upp träden som en stor konsekvens av planerna. I planförslaget finns nu en skyddsbestämmelse som innebär att marklov krävs för trädfällning och att träd som berörs av markarbeten ska ersättas eller flyttas. Planförslaget kompletteras med bestämmelser om träden i Kungsparken. Det finns en bestämmelse, n1, för de ytor där tunneln byggs i schakt uppifrån och som anger att träd som berörs ska flyttas eller ersättas. Bestämmelsen kombineras också med en utökad lovplikt för trädfällning. Ersättningsplatsen ska diskuteras i samråd med park- och natur. Det finns också en bestämmelse, q, på de ytor där ingrepp i parken kan undvikas. Denna lyder; parkmiljön inklusive trädbestånd ska så långt tekniskt möjligt bevaras. Där ingrepp inte kan undvikas ska återplantering och återställning ske.

Länsstyrelsens påpekar att kompensationsåtgärder behöver beskrivas mer utförligt. För att få en komplett bild av alla skyddsåtgärder och kompenserande åtgärder har åtgärdena ovan arbetats in i miljökonsekvensbeskrivningen. Här beskrivs vilka åtgärder som antas omfattas av kulturmiljölagen och riksintresse eller krav på dispensprövning enligt miljöbalken. Det finns också förslag på ytterligare skyddande och kompenserande åtgärder. Göteborgs Stad och Trafikverket har dessutom inlett ett arbete med att ta fram ytterligare skyddande och kompenserande åtgärder samt att fastställa lämpliga kompenserande åtgärder för intrången. I miljökonsekvens-beskrivningen finns en tabell som visar de kompenserande åtgärder som diskuteras i första hand och som kommer att utredas och utvärderas vidare. I tabellen visas också vem som är ansvarig för utförandet. En åtgärdsplan för träd, trädplanen, som påverkas vid anläggandet av Västlänken kommer att tas fram.

När det gäller Skansen Lejonet har en övertäckning av tråget öster om Gullberget tagits bort som parkmark i planen. Istället har en möjlighet att täcka över tråget lagts till genom en bestämmelse om planterbart bjälklag. Detta ses som ett alternativt utförande som inte är tvingande i detaljplanen. Alternativ utformning ger möjlighet till övertäckning av

betongträget ytterligare hundra meter österut med en konstgjord ås, vilket innebär att intrånget i försvarsklippan döljs. Å andra sidan ändras topografin i området på ett negativt sätt. Den negativa konsekvensen för anläggningens berättarpotential skulle sammantaget vara stor, men påtagligt mindre än utan överdäckning. En överdäckning skulle även förbättra tillgängligheten till Gullberget och skansen som historisk plats och rekreatiomsområde när Gullbergsvassområdet utvecklas.

Konsekvenserna av brandgasschaktens placering på Haga Kyrkoplän bedöms i MKB:n för det kompletterande samrådet som mycket stora när det gäller kulturmiljö och stadsbild. Planförslaget har kompletterats med ytterligare en möjlig placering på torget framför Smyrnakyrkan.

Möjlighet till uppgång i Vasagatan har plockats bort ur planförslaget. Den tidigare arbets- och servicetunnelmynningen vid Muraregatan har ersatts av en tunnelmynning vid Linnéplatsen.

## **Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer**

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

### **Kommunala nämnder och bolag m.fl.**

#### **1. Kretslopp och vatten, TU**

Avfall. Kretslopp och vatten kvarstår vid skrivelse i föregående yttrande daterad 13-12-03.

VA. Kretslopp och vatten hänvisar till och kvarstår vid skrivelse i föregående yttrande daterad 13-12-03 samt har följande tillägg. I föregående yttrande bifogar kretslopp och vatten två bilagor där u-områden kommer begäras. Kretslopp och vatten är mycket frågande till varför dessa inte finns med i kompletteringen. Det är ett krav från kretslopp och vatten att detta tas med till granskningen.

Gällande berganläggningar hänvisar Kretslopp och vatten till föregående yttrande. Det är en förutsättning att detta hanteras enligt anvisningarna i yttrandet.

Det nya läget på arbets-/servicetunnelar Kungshöjd/Haga måste studeras i detalj så inte konflikt uppstår mellan Västlänken och kretslopp och vattens anläggningar och allmänna VA-ledningar.

Kretslopp och vatten förutsätter att Trafikverket i detalj kommer att visa hur kompletteringarna av samtliga områden i detalj påverkar kretslopp och vattens anläggningar och allmänna ledningar. Det är i dagslägen inte känt. All projektering gällande kretslopp och vatten ska därefter granskas och godkännas av kretslopp och vatten.

#### ***Kommentar:***

Avfall. Diskussion pågår mellan kommunen och TrV gällande Hagaparken avseende vilka ytor i som behöver tas i anspråk under byggtiden och lokalisering av permanenta tekniska anläggningar. Framtida utformning av Haga Kyrkogata är inte heller klar. I dagsläget ser inte återvinningsstationen ut att påverkas men om så blir fallet kommer uppsägning att ske i enlighet med arrendeavtalet.

VA. De två bilagor som fanns med i föregående yttrande har inte behandlats i det kompletterande samrådet eftersom de berör platser som inte finns med i det

kompletterande samrådet. Det kompletterande samrådet har genomförts på de platser där planområdet utökats, och på några andra platser där större förändringar skett efter det förra samrådet. De u-områden Kretslopp och vatten önskar tas med i granskningshandlingarna.

Trafikverket leder arbetet med planera inför flytt av ledningar på grund av Västlänken. I detta pågående arbete ingår alla ledningsägare, bland annat Kretslopp och vatten. Granskningshandlingarna kompletteras med u-områden för de ledningar som placeras på kvartersmark.

## **2. Miljö- och klimatnämnden**

Fördjupade undersökningar kring buller, luftkvalitet, stömljud, grundvatten, förorenad mark och översvämningsrisker kommer i ett senare skede. Därmed är effekterna för delar av den kompletterande detaljplanen inte möjligt att bedöma.

Det är däremot möjligt att bedöma att den största påverkan på naturmiljön från byggandet av Västlänken är i de områden där man måste bygga tunnelns uppgångar, mynningar samt service- och ventilationsschakt i öppna schakt. I området kring Haga, Kungsparken och Korsvägen medför järnvägstunneln störst påverkan på naturmiljön. Konsekvenserna bedöms som störst här eftersom ingreppen innebär förlust av trädmiljöer och enskilda äldre, grova träd som också har betydelse för lavar, fågelliv och fladdermöss.

Förvaltningen anser att projektet i sin helhet är mycket positivt.

Kompensationsåtgärder måste utredas. Det är viktigt att bevara särskilt värdefulla träd så långt som möjligt.

Vi anser att man måste ta fram en bedömning av hela projektets sammantagna påverkan på naturmiljön. I helhetsbedömningen måste synergieffekterna från andra kommande planer och redan pågående planering i planområdets närhet med. Frågorna kring bevarande och skyddande av värdefulla naturmiljöer och arter måste belysas mer detaljerat.

Vi önskar att man ser över möjligheten att behålla den meteorologiska mätstationen på den plats som den står på idag vid Skansen Lejonet.

### ***Kommentar:***

Kompensationsåtgärder för naturen kommer att föreslås i granskningshandlingarna. Dessa följs sedan upp i genomförandeaftalet som tillhör detaljplanerna för järnvägstunneln. Granskningshandlingarna kompletteras också med särskilda bestämmelser för träd som påverkas av järnvägsanläggningen.

I den övergripande miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör granskningshandlingarna bedöms projektet sammantagna påverkan på naturmiljön. För den delen där tunneln går i berg bedöms konsekvenserna för naturmiljön sammantaget som små. På de sträckor som järnvägstunneln byggs i lera/jord kommer direkt berörda park- och naturområden att påverkas i större utsträckning. De negativa konsekvenserna för stadens gröstruktur av den långvariga förlusten av likvärdiga träd små till måttliga.

Området där den meteorologiska mätstationen står har tagits bort ur planhandlingarna.

## **3. Park och natur, TU**

Förvaltningen pekar ut förändringar i Hagaområdet, Renströmsparken, placeringar av ventilationstorn och naturområden som är viktiga att se över i förhållande till plankartan. Dessa anmärkningar är numrerade enligt plankartorna. Generellt på alla plankartor vill förvaltningen att texten om grundvatten och tätning av tunnel ändras så det istället står att det inte tillåts förändring av grundvattnet utmed hela sträckan. Numreringen nedan följer samrådets numrering.

Nr 1: Slänten utmed lokalgatan vid Skansen Lejonet bör ha en lutning på max 1:4 och att tillräcklig bredd för slänten tas med i samrådet.

Nr 8: Den visuella delen av byggrätten är viktig för stadens utformning och måste noga studeras i framtida hantering av ärendet.

Nr 15: Föreslagna placeringar av brandgasschakt på Haga Kyrkoplan är med hänsyn till parkens kulturhistoriska, upplevelsemässiga och visuella värden inte lämpliga.

Placeringen är också negativ med hänsyn till trygghetsaspekter samt för bevarandet av befintliga träd. Förvaltningen anser att brandgasschakten bör samlokaliseras öster om Haga Kyrkoplan.

Nr 16: Förvaltningen anser att föreslagen uppgång i Vasagatan lämpar sig bäst i befintlig byggnad. Detta för att inte blockera siktlinjer, kopplingar och användandet av Vasagatan.

Nr 17: Träd som påverkas i och med planen ska ingå i Haga Stations åtgärder för bevarande av träd. Främst gäller det boken som står invid universitetsbyggnaden utmed Västergatan.

Nr 19: Föreslagen placering av ventilationstorn innebär ett större ingrepp i naturmiljön än tidigare redovisat förslag. Förvaltningen tycker att placeringen bör ses över igen med tanke på trädfällning, landskapsbild och sprängning för tillfartsväg. Istället skulle det kunna placeras intill befintlig bod alternativt i slutet av parkeringen som tidigare redovisats.

Nr 21: Naturmiljön runt föreslagen tunnelmynning bör inventeras mer ingående än vad som tidigare gjorts i samband med Västlänkarbetet. Flertalet stora träd står inom, och i direkt anslutning till området. Konsekvenserna för dessa vid byggnation av tunnel bör tydligare redovisas.

Nr 23: Naturområdet inklusive de stora träd som växer ovanpå föreslagen tunnelmynning bör inventeras mer ingående ur ett bevarandeperspektiv.

Nr 24: Plankartan medger ventilationsanläggningar inklusive uppgång om totalt 600 kvadratmeter vilket förvaltningen anser är en för stor utbredning på den här platsen. I första samrådet föreslog förvaltningen att även del av ytan längs Artistens östra fasad bör studeras. En samlokalisering av byggnadselement är att eftersträva i syfte att minimera intrång i parken. Detta bör fortsättningsvis studeras.

Nr 25: Naturmiljön runt föreslagen tunnelmynning bör inventeras mer ingående än vad som tidigare gjorts i samband med Västlänkarbetet. En tydligare redovisning hur området kommer att påverkas av tunnelmynningen bör göras då området ingår i ett värdefullt ädellövsområde.

### **Kommentar:**

Planbestämmelsen om grundvatten och tätning av tunnel ändras till en upplysning på plankartan som lyder ”Tunnelanläggningar utformas så att skadlig grundvattenpåverkan inte uppstår. Specifika krav och villkor för omgivningspåverkan fastställs i miljöprövningsprocess enligt MB 11 kap.”

Nr 15: Konsekvenserna av brandgasschaktens placering på Haga Kyrkoplan bedöms i MKB:n för det kompletterande samrådet som mycket stora när det gäller kulturmiljö och stadsbild. Planförslaget har kompletterats med ytterligare en möjlig placering på torget framför Smyrnakyrkan. Diskussioner pågår mellan Länsstyrelsen, Trafikverket och Staden kring påverkan på kulturmiljön och vilka åtgärder som kan vidtas för att minska denna.

Nr 16: Konsekvenserna av föreslagen placering av uppgång Vasagatan bedöms i MKN:n för det kompletterande samrådet som mycket stora när det gäller kulturmiljö och stadsbild, måttliga när det gäller naturmiljö och stora när det gäller rekreation. Uppgången i Vasagatan finns inte kvar i planförslaget i granskningshandlingarna.

Nr 19: Tidigare placering är inte möjlig på grund av placering och utformning av den underjordiska delen av anläggningen. Placeringen av ventilationstornet har studerats med tanke på trädfällning och landskapsbild. Konsekvenserna för kulturmiljö och stadsbild bedöms som stor i MKB:n för det kompletterande samrådet. För att mildra påverkan föreslås anläggningen anpassas efter terrängen, grönskan och de mörka tegelfasaderna i omgivningen. Tillfartsväg ska dock inte nå ändra fram till tornet, utan servicebilar kommer att parkera på nuvarande parkering.

Nr 21: Översiktliga inventeringar av förekomsten av grova träd gjordes vid tunnelmyningarna vid Linnéplatsen, Liseberget och Skår under våren 2014. Resultatet av dessa inventeringar finns redovisade i Trafikverkets underlagsrapport Naturmiljö, 2014-09-01 och har inarbetats i MKBn för detaljplanerna.

Nr 23: Se kommentar fråga nr 21.

Nr 24: Plankartan medger inte ventilationsanläggningar om totalt 600 kvadratmeter. Byggnadsarean anger största byggnadsarea för angivna ytor sammanlagt. Planförslaget kompletteras så att det är möjligt att placera anläggningar antingen väster om gångvägen eller i anslutning till Artistens byggnad.

Nr 25: Se kommentar fråga nr 21.

#### **4. Fastighetsnämnden**

Detaljplanerna tillstyrks under förutsättning att de synpunkter som redovisas i tjänsteutlåtandet under överväganden tillgodoses.

Fastighetskontoret förutsätter att tillfälliga och permanenta intrång som Trafikverket gör på kommunal mark ersätts fullt ut inom Västlänkenprojektets budget och att fastighetsnämnden härigenom erhåller en inkomst.

Detaljplanerna för Linjen medför inga utgifter för fastighetsnämnden. Fastighetskontorets utgångspunkt är att samtliga kostnader kopplade till projektet finansieras inom Västlänkenprojektets budget. Åtgärder som Göteborgs Stad på eget initiativ vill utföra i samband med Västlänken finansieras av staden. Detta regleras i kommande genomförandeavtal.

#### **5. Trafiknämnden**

Det är viktigt att vi får bra trafiklösningar för fotgängare och cyklister i östra Gullbergsvass när det gäller kopplingar mellan Gamlestaden, Centrum, Olskroken och Svingeln.

Trafikkontoret vill att den föreslagna arbets- och servicetunneln upp mot Linnéplatsen om möjligt utformas så att hela eller delar av arbets- servicetunneln i framtiden kan vara en del av en framtida spårförbindelse ner mot Järnbrott och vidare utmed Säröleden i enlighet med Göteborgs Stads översiktsplan.

I Almedal är det viktigt att Almedalsvägens nuvarande och framtida funktion säkerställs i det fortsatta planarbetet.

De förändringar som föreslås i anslutning till de planerade stationslägena förutsätts hanteras vidare i de tre stationsdetaljplanerna.

Vid de planerade stationerna, serviceschakter samt mynningar på arbets- och servicetunnlar ställs krav på uppställningsytor, angoringsvägar med mera. Vid planering av dessa bör inriktningen vara att hitta yteffektiva lösningar.

#### **Kommentar:**

Att utforma arbets- och servicetunnel Haga som en del av en framtida Säröbana har inte varit en förutsättning för projektet Västlänken. Skillnaderna mellan storlek, utbredning, radier m.m. mellan servicetunnel och en eventuell framtida Säröbana är för stora för att en anpassning ska kunna göras utan att frågan blivit ordentligt utredd. Dessa utredningar kräver ett eget projekt.

## 6. Kulturnämnden

Inledningsvis får konstateras att det är svårt att få en överblick över ärendet då de 30 små ytor som behandlas i praktiken inte är fristående. Kulturförvaltningens svar kommer därför att behandla områdena som helhet, eftersom kulturmiljöernas värden ligger i helheterna.

De områden där stora kulturmiljövärden berörs är: Skansen Lejonet (områdena 1-4 i samrådshandlingen), Centralen (5-7), Kvarnberget (områdena 8-9), Haga/Vasagatan (14-17) och Olof Wijksgatan/Renströmsparken (24). I övriga områden ansluter Kulturförvaltningen till bedömningarna i miljökonsekvensbeskrivningen och kulturmiljöunderlaget. Det handlar om Otterhällan/Rosenlund (10-13), Fogelbergsparken (18), Kvarteret Lönner (19), Linnéplatsen (20-21), Korsvägen (22-23), Skår (25) och Almedal (26-30).

På flera ställen kommer byggnation av stationsuppgångar och/eller tekniska installationer att ske på allmän plats, bland annat i parkområden, vilket reducerar dessa. Generellt bör det ställas höga krav på platsanpassning och kvalitet i de tillkommande byggnadskropparna. Kulturhistorisk hänsyn vid gestaltning av områdena är av yttersta vikt. Det gäller samtliga berörda kulturmiljöer.

### *Skansen Lejonet (områden 1-4)*

*Miljökonsekvensbeskrivningen* och *Kulturmiljöbilagan* anger en eventuell ökad påverkan på fornlämningen, ej möjlig att bedöma. Om ledningsdragning gör intrång i fornlämning bedöms att åtgärderna får *mycket stora* konsekvenser för kulturmiljön. Påverkan på fornlämningen kan öka. Förslaget med en tunnel genom Gullberget med Skansen Lejonet får sammantaget negativa konsekvenser för fornlämningen men med varsam hantering vid områdets planering kan ingreppet accepteras ur kulturhistorisk synpunkt. En övertäckning av tråget i dess anslutning mot berget är en absolut förutsättning för att få en fungerande lösning på områdets framtida disponering. Med en rejält tilltagen park finns förutsättningar för att skansen och berget kommer till sin rätt i en framtida stadsmiljö. Det är viktigt att planbestämmelser ovan mark inte låser möjligheterna att utöka grönområdet till en framtida stadsdelspark. Den planerade huvudgatan norr om Gullberg bör därför ses som tillfällig och området bör få en annan karaktär i det framtida Gullbergsvass.

### *Centralen (områden 5-7)*

*Miljökonsekvensbeskrivningen* och *Kulturmiljöbilagan* anger för område 5 måttliga konsekvenser, för område 7 en eventuell ökad påverkan på befästningslämningar vilket kan ge *stora* konsekvenser för kulturmiljön.

För område 5 handlar det om byggrätt i närheten av byggnadsminnet Bergslagsbanans stationshus. Kulturförvaltningen vill understryka att särarten och värdena i Bergslagsbanans stationshus med park. Dessa bör lyftas fram och stärkas i planeringen av området som helhet. Närområdet står inför stora förändringar och i den processen kan stationsmiljön fungera sammanhållande om dess värden bevaras och förstärks.

Påverkan på fornlämningar under mark kan öka. För område 7 handlar det om att ytterligare delar av befästningarna kan hamna inom planen och kan behöva tas bort.

### *Kvarnberget (områden 8-9)*

*Miljökonsekvensbeskrivningen* och *Kulturmiljöbilagan* bedömer båda att åtgärderna ger *mycket stora* konsekvenser för kulturmiljön.

Påverkan på fornlämningar under mark ökar. Schaktning och tunneldragning kommer oundvikligen att få stor påverkan på befästningarna under mark. I området från Centralen till Stora Hamnkanalen kommer stora delar av befästningslämningarna från riksintresset *Fästningsstaden Göteborg* att behöva slutundersökas och grävas bort.

För område 8 och 9 handlar det om att ytterligare delar av befästningarna kan hamna inom planen och kan behöva tas bort. En byggnad i område 8 ger även stor påverkan på stadsbilden och kulturmiljön.

Kulturförvaltningen understryker att i genomförandeskedet måste det vara en prioritering att ingrepp i befästningarna minimeras. Det är även av största vikt att i förväg ha en plan för hur man ska agera om man stöter på lämningar av stor betydelse. Vid gestaltning av området bör stor hänsyn tas till lämningarna efter Bastion Gustavus Primus samt sänkverk och riksintresset *den befästa staden*.

#### *Haga/Vasagatan(områden 14-17)*

*Miljökonsekvensbeskrivningen* och *Kulturmiljöbilagan* bedömer båda att åtgärderna, i likhet med den tidigare planen, ger *mycket stora* konsekvenser för kulturmiljön.

Planförslaget medger ytterligare utökning av område för uppgång. Förslaget medger ingen byggrätt ovan mark, men uppgångens placering styr placeringen av en planerad knutpunkt för kollektivtrafiken, vilken ska hanteras i kommande detaljplan för Haga station.

Kulturförvaltningen förordar lösningen med uppgång i Handels framför en uppgång i Vasagatan. Ett brandgasschakt i parkslänten nära korsningen mellan Sprängkullsgatan och Parkgatan ger mycket stor påverkan ihop med övriga planerade ändringar runt korsningen.

Påverkan på fornlämningar under mark ökar. Om tunneldragning och stationsläge vid Hagakyrkan genomförs får det stora och oåterkalleliga konsekvenser för viktiga befästningslämningar. Det får även mycket stora konsekvenser för 1800-talets stadsplan och för det gröna kulturarvet genom förlusten av sekelgamla träd i Kungsparken och norra delen av Haga Kyrkoplan.

Kulturförvaltningen vill understryka vikten av att begränsa påverkan på värdefulla parkträd i så stor utsträckning som möjligt. Varje enskilt uppvuxet träd är viktigt vid återställande av kulturmiljön efter tunnelbygget.

#### *Olof Wijksgratan/ Renströmsparken (område 24)*

*Miljökonsekvensbeskrivningen* och *Kulturmiljöbilagan* bedömer båda att åtgärderna ger *mycket stora* konsekvenser för kulturmiljön.

Ändringen innebär att byggrätten ökar från 75 till 300 kvm för tekniska anläggningar. Byggrätt för stationsuppgång är inte inräknat i detta, endast ett hål i marken.

Ökningen av byggrätt skärper bedömningen av påverkan på kulturmiljön från måttlig till mycket stor jämfört med tidigare MKB. Kulturförvaltningen vill framhålla att det ställs höga krav på utformning av tillkommande byggnadskroppar i detta läge.

#### **Kommentar:**

*Skansen Lejonet:* Den negativa konsekvensen för platsens kulturhistoriska värde bedöms som mycket stor eftersom det historiska värdet och fornlämningen påverkas påtagligt av bergschakten. En tunneldragning i nära anslutning till Gullberget i enlighet med planförslaget skulle innebära att försvarsanläggningen förvanskades. Den samlade påverkan på upplevelsen av den historiska miljön skulle innebära en mycket stor negativ konsekvens för anläggningens berättarpotential. Till detta kommer tråget som ytterligare förstärker omlandets redan teknifierade miljö och därmed påverkar landmärket Skansen Lejonet.

Planförslaget medger att ytan ovan tråget ”får bebyggas” med planterbart bjälklag. Detta ses som ett alternativt utförande. Alternativ utformning ger möjlighet till övertäckning av betongtråget ytterligare hundra meter österut med en konstgjord ås, vilket innebär att intrånget i försvarsklippan döljs. Å andra sidan ändras topografin i området på ett negativt sätt. Den negativa konsekvensen för anläggningens berättarpotential skulle



sammantaget vara stor, men påtagligt mindre än utan överdäckning. En överdäckning skulle även förbättra tillgängligheten till Gullberget och skansen som historisk plats och rekreationsområde när Gullbergsvassområdet utvecklas.

*Centralen:* Bergslagsparken påverkas inte direkt av tunnelanläggningen som ändringen av detaljplanen ger utrymme för men parken berörs i viss mån direkt av schakt för tunneln och ligger inom det område som Trafikverket har definierat som arbetsområde. Planförslaget kan komma att innebära en stor konsekvens för stationsmiljön på grund av det jordschakt som tillåts kring Bergslagsbanans stationshus. I planförslaget finns en skyddsbestämmelse som innebär att marklov krävs för trädfällning och att träd som berörs av markarbeten ska ersättas eller flyttas.

Påverkan bedöms som mycket stor eller stor beroende på hur stort ingreppet blir i fornlämningen Göteborg 216:1. Borttagande får en mycket stor och irreversibel konsekvens för fornlämningsmiljön och platsens kulturhistoriska berättarinnehåll.

*Kvarnberget:* Ändring av detaljplan för järnvägstunneln kan innebära borttagande av betydande delar av fornlämningen Göteborg 216:1. För att undvika konflikt med befästningsverken längs med älven har järnvägstunnelns sträckning anpassats så att befästningsmurarna i möjligaste mån skonas. Trots justeringen av detaljplanegränserna, med placering innanför befästningsgördeln, kan det inte uteslutas att schaktningen kommer att medföra en mycket stor och irreversibel konsekvens för fornlämningsmiljön och platsens kulturhistoriska berättarinnehåll. Vidare kommer lämningar av Masthamnen att tas bort vilket också innebär en mycket stor konsekvens för fornlämningen Göteborg 216:1.

Undantaget ingreppet i befästningsanläggningen bedöms påverkan på kulturmiljön som mycket stor vid anläggningen ovan mark vid Sank Eriksgatan. Vid Smedjegatan medför en ny byggnad medför en stor konsekvens för den lokala kulturmiljöns visuella kvaliteter.

*Haga/Vasagatan:* En uppgång i Kungsparken och Nya Allén medför en mycket stor konsekvens på fornlämningsmiljön samt på området park- och trädgårdshistoria. I planens skyddsbestämmelser står att ”parkmiljö inklusive trädbestånd ska så långt som möjligt bevaras. Där ingrepp inte kan undvikas ska återplantering och återställning ske. Parkmiljön och trädbestånd ska efter återplantering bevaras och vårdas så att parkens kulturhistoriska kvaliteter, upplevelsemässiga egenart och betydelse för stadsrummet inte förvanskas”. I planförslaget har de träd som inte ingår i parkmiljöns skyddsbestämmelse, får en skyddsbestämmelse som anger att de träd som berörs av markarbeten ska flyttas eller ersättas.

Möjlighet till uppgång i Vasagatan har plockats bort ur planförslaget.

*Renströmsparken:* Konsekvensen av anläggningarna som i planförslaget placerats i Renströmsparken bedöms som mycket stor. Det är dock mindre ytor jämfört med i det kompletterande samrådet.

## **7. Stadsdelsnämnd Centrum**

Stadsdelsnämnd Centrum tillstryker både Detaljplan för järnvägstunnel och Ändring av detaljplaner. Yttrandet tar endast upp de ändringar som förvaltningen bedömer kan medföra sociala konsekvenser ovan jord inom stadsdelsförvaltningens geografiska gräns.

Vid Kanaltorget. Vid St Eriksgatan tillkommer uppgång med mera från ett serviceschakt. Ovanpå detta läggs ett tak eller ett terrassbjälklag med utsikt över

Kanalторget och Operan. Det är positivt om terrassen kan göras tillgänglig för allmänheten som vistelseplats eller uteservering från intilliggande näringsställen.

Vid Hagakyrkan. I Kungsparken utökas området där stationsuppgång är tillåten. Det är angeläget att varje träd som kan skonas sparas vid exploateringen. Det bör framgå av detaljplanen.

I parken vid Hagakyrkan tillkommer brandgasschakt och ventilationsschakt som placeras i parkens ytterkanter. Det är viktigt att dessa inte avskärmar parken från omgivande gator. Särskilt viktig är kontakten mellan Haga Kyrkogata och parken eftersom barn från Vasastaden har sin närmaste allmänna lekplats på Haga Kyrkoplan.

I Vasagatans mitt utökas området där stationsuppgång är tillåten. Det är olyckligt om det kommer en stationsuppgång mitt i ett av stadens mest använda cykelstråk. Konflikter mellan cyklande och gående blir oundvikliga om det sker.

I Fogelbergsparken och vid Södra Viktoriagatan. En del av barns lek och utforskande av världen innebär att de undersöker och leker på platser som vuxna inte alltid ser som värdefulla. Schakt belägna i Fogelbergsparken och Södra Viktoriagatan måste vara barnsäkra eftersom området inbjuder till lek och vistelse för lite större barn utan vuxnas ständiga översyn. Friskolor använder området under rasttid.

Rehnströmsparken och Näckrosdammen. På ömse sidor om Fågelsången, gångcykelstråket genom parken, utökas området där stationsuppgång är tillåten tillsammans med olika typer av schakt. Placeringen ger potentiellt konflikter mellan cyklande. Det är viktigt att inga byggnader placeras nära vägen och att uppgången mynnar en bit från vägen.

*Almedal.* Det är positivt om planområdet kan utökas med område för tvärpassage för gång och cykel över trafikområdet som ger direkt kontakt mellan Kallebäck och Krokslätt. Lämplig placering för detta är söder om nuvarande planområdes utsträckning. Gärna som en förlängning av väg från Varbergsbron öster ut.

#### **Kommentar:**

Vid Hagakyrkan. Planförslaget kompletteras med bestämmelser om träden i Kungsparken. Det finns en bestämmelse, n1, för de ytor där tunneln byggs i schakt uppifrån och som anger att träd som berörs ska flyttas eller ersättas. Bestämmelsen kombineras också med en utökad lovplikt för trädfällning. Ersättningsplatsen ska diskuteras i samråd med park- och natur. Det finns också en bestämmelse, q, på de ytor där ingrepp i parken kan undvikas. Denna lyder; parkmiljön inklusive trädbestånd ska så långt tekniskt möjligt bevaras. Där ingrepp inte kan undvikas ska återplantering och återställning ske. Parkmiljön och trädbestånd ska efter återplantering bevaras och vårdas så att parkens kulturhistoriska kvaliteter, upplevelsemässiga egenart och betydelse i stadsrummet inte förvanskas.

Brandgasschaktens placering. Se kommentar till yttrande nr 3, fråga nr 15.

Vasagatans stationsuppgång. Se kommentarer till yttrande nr 3, fråga nr 16.

Fogelbergsparken och Södra Viktoriagatan. Ventilationsanläggningarna bedöms inte påverka områdenas rekreativvärde.

Rehnströmsparken och Näckrosdammen. Byggrätten för ventilationsanläggningarna utökades i det kompletterande samrådet. Till granskningen minskas ytorna något och delas in i byggrätter där maximal höjd är olika för olika ytor. Eftersom anläggningen hamnar i utkanten av parken bedöms parkområdet till övervägande del bibehålla sina rekreativa funktioner. Därmed kan parkområdet nyttjas på samma sätt som idag och de negativa konsekvenserna för rekreativvärde bedöms som små. Dock finns en risk att andra exploateringsplaner minskar parkens grönytor ytterligare. I så fall kan det uppstå

negativa kumulativa effekter där anläggningarna för Västlänken samverkar med övrig exploatering så att det uppstår negativa konsekvenser för områdets rekreativvärden.

## 8. Stadsdelsnämnden Majorna Linné

Tillstyrker remissen men det finns flera punkter som bör behandlas vid fortsatt arbete med förslaget.

Bland de mest allvarliga i förslagen handlar om inskränkningar på kulturhistoriskt viktiga parkytor. Förvaltningen trycker på vikten av att de stora karaktäristiska träden vid den föreslagna stationen vid Haga, som kännetecknar området och som är känslomässigt viktiga för många av stadens invånare, hanteras varsamt och ersätts med liknande.

Även de föreslagna *brandgasschakten*, riskerar få en negativ påverkan på upplevelsen och attraktiviteten av den här delen av parken. *Graden av negativ påverkan beror på utformningen och höjden*. Om de hamnar 1,5 m upp över marken, som maxhöjden tillåter, får detta betydande barriär- och därmed även otrygghetseffekter för parken. Detta är viktigt att beakta inte minst ur jämställdhets- och barnsynpunkt, då trygghetsfrågor är extra viktiga ur dessa perspektiv.

Barn kan inte själva välja var de vill bo, och därför är det viktigt att tillräckliga grönytor av god kvalitet är lättillgängliga i hela staden. Området för Haga station har brist på grönytor, speciellt plana, och därför får inskränkningar av dessa stor negativ betydelse ur barnperspektiv. Med förslaget försvinner dessutom till vissa delar en framtida möjlig rekreativ användning av parken.

Förvaltningen menar att ansträngningar bör göras med alla medel som står till buds för att minska inskränkningar i denna värdefulla parkmiljö som områdena runt den föreslagna Haga station utgör. Exempelvis bör alternativa placeringar av brandgasschakten studeras som inte tar parkytor i anspråk. Förvaltningen menar också att uppgång i Vasagatan bör så långt som möjligt undvikas, då denna riskerar utgöra en negativ påverkan på framkomlighet och den visuella kontinuiteten som är utmärkande för Vasaallén.

Förvaltningen tillstyrker remissen ”Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt m.m.” eftersom det utgör ett bättre alternativ än Muraregatan, ur socialt perspektiv och barnperspektiv. Det är dock viktigt att hänsyn tas till trädmiljön och att gångstigen återställs.

### **Kommentar:**

När det gäller träden i Haga se kommentarer till yttrande nr 6.

Brandgasschaktens placering. Se kommentar till yttrande nr 3, fråga nr 15.

Vasagatans stationsuppgång. Se kommentarer till yttrande nr 3, fråga nr 16.

Rekreation i Haga: I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms genomförandet av detaljplanerna för järnvägstunneln på sikt inte påverka de rekreativa värdena vid Haga negativt. I den sociala konsekvensanalysen bedöms det västra brandgasschakten på Haga kyrkoplan inte innebära någon konflikt med sociala intressen. Däremot kan anläggningen störa helhetsupplevelsen av parken. Det östra brandgasschaktet bedöms inte få någon avgörande påverkan utifrån ett användarperspektiv men anläggningen riskerar att få en negativ påverkan på upplevelsen av, samt attraktiviteten i den här delen av parken. Anläggningen kan också begränsa parkens öppenhet och överblickbarhet, kvaliteter som är viktiga både ur trygghetssynpunkt och för kontinuiteten i stadsrummet.

## 9. Räddningstjänsten

Räddningstjänstens tidigare lämnade synpunkter kvarstår och har inget ytterligare att erinra.

*Kommentar:* Se svar till Räddningstjänsten yttrande från samrådsredogörelse 1.

## 10. Västtrafik

Samrådshandlingen omfattar ej byggrätter för stationsentréer. Västtrafik utgår ifrån att dessa behandlas i ett senare skede i detaljplaneprocessen då Västtrafik får återkomma med synpunkter. Vad beträffar översänd kompletterande samrådshandling har Västtrafik följande specifika synpunkter vad gäller stationslägen.

För stationsentréer på alla tre stationer, Centralen, Haga och Korsvägen, tycker Västtrafik att det är av yttersta vikt att marken, både ur ett finansiering- och resenärsperspektiv, anges som kvartermark C så att framtida exploateringsmöjligheter för resenärsservice medges.

### **Kommentar:**

Kring stationerna är detaljplaneförslaget för järnvägstunneln en ändring av gällande detaljplaner. Stationsentréerna är markerade med en bestämmelse, t1, som anger att marken ska vara tillgänglig för uppgång från järnvägstunnel. Framtida markanvändning kring stationerna studeras i detaljplanearbetet för respektive station. Detta betyder att även funktionen resenärsservice kommer att ingå i detaljplanerna för stationerna och studeras tillsammans med övrig stadsutveckling.

## 11. Göteborgs Energi AB

El: Ledningar som kommer i konflikt ska flyttas och deras fortsatta drift och underhåll ska inte störas av de nya DP-områdena. Ledningarna ska säkras med ledningsrätt alternativt servitut eller liknande.

En ny arbets- och servicetunnel för Haga station föreslås i Annedal. Denna ger en möjlighet att ersätta arbetstunneln vid Muraregatan i tidigare samrådshandling och det är GENABS önskemål. Det är viktigt att säkerställa att byggnationen av arbets- och servicetunneln inte medför skakningar som påverkar transformatorer och annan utrustning i GENABS anläggning K2 Guldheden.

Fjärrvärme: Det saknas u-område för omlagda fjärrvärmeledningar inom område 6.

Göteborgs energi förutsätter att dialog förs med berörda parterna gällande

järnvägstunneln kontra befintlig tunnel för fjärrvärme vid område 12 i

planbeskrivningen. Vid område 14 saknas u-område för omlagd fjärrvärmeledning. Vid område 15 placeras brandgasschakt i närheten av fjärrvärmeledning vilket kran kräva omläggning.

Göteborgs energi förutsätter att Trafikverket stämmer av läget för den nya arbets- och servicetunneln i Annedal inför fortsatt projektering. Vid tunnelns mynning, område 21, är en fjärrvärmeledning förlagt ovanför mynningen. Denna måste läggas om på bekostnad av Trafikverket.

Vid uppgången vid Rehnströmsparken finns en fjärrvärmeledning som kan komma att beröras av ventilationsanläggningen. Denna måste läggas om på bekostnad av Trafikverket.

Den befintliga fjärrvärmeledningen i dagens Almedalsväg behöver flyttas i sidled.

Denna måste läggas om på bekostnad av Trafikverket.

Fjärrkyla: Inget att erinra

Opto: Inget att erinra

Gas: Inget att erinra.

**Kommentar:** Trafikverket har tagit fram ett material som redovisar nya lägen för de ledningsstråk som måste flyttas på grund av Västlänken. Arbetet har skett i samarbete med alla ledningsägare. Granskningshandlingen kompletteras med u-områden i de lägen där nya ledningar placeras på kvartermark.

## 12. Liseberg

anser att det är viktigt att Lisebergs tillgänglighet inte begränsas. Idag har Liseberg hållplatser för kollektivtrafik i anslutning till huvudentrén och det är viktigt att Liseberg även under byggnationen har tillfredsställande tillgänglighet via kollektivtrafik men även att gång- och cykelbanor ska vara framkomliga och säkra för besökare samt att vägar till och kring Liseberg inte korkas igen på grund av dålig framkomlighet orsakad av byggnadsarbetena.

Liseberg är oroad över den inverkan ventilationsanläggningen norr om Universeum kan komma att ha på befintliga attraktioners exponering och byggnadernas förankring i berget. Det är av stor vikt att säkerheten för befintliga attraktioner och byggnader undersöks och säkerställs innan arbete påbörjas.

Liseberg är också oroad över den inverkan som ventilationstornen kan komma att ha för möjligheterna för framtida utveckling och anpassning av parken. Ventilationstornen kan komma att begränsa utvecklingsmöjligheterna avseende uppförande av byggander och åkattraktioner i parken, vilket kan påverka Lisebergs konkurrenskraft mycket negativt. Konstruktionen av ventilationstornen bör vara sådan att Lisebergs framtida utvecklingsmöjligheter begränsas i möjligaste mån. Liseberg måste ha möjlighet att medverka vid detaljutformningen av ventilationstornen.

Vidare är Liseberg bekymrad över den miljömässiga effekt som ett ventilationstorn kan komma att ge. Grönskan kommer att minska, vilket i kombination med ventilationsstornens synliga placering kan skapa en negativ påverkan på kulturmiljön.

Konsekvenserna bedöms till och med som mycket stor. Om ventilationstorn inom parkområdet är nödvändig bör byggnationen anpassas dels efter den kuperade terrängen, dels utformas så att den smälter väl in i den befintliga omgivningen.

Liseberg konstaterar att det bör ske två mindre ändringar av plankartan. För det första bör ytan för ventilationsschakt mellan Lisebergshallen och Rondo tas bort. För det andra bör ytan för arbetstunneln ändras.

### **Kommentar:**

Frågor om byggtid hanteras av Trafikverket. Trafikverket ansvarar för skador som orsakas av byggnationen. Ansvarer kan innebära att man utför förebyggande åtgärder, åtgärda skador som uppkommit eller att man ersätter drabbade ekonomiskt. Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket utföra kontroller av t ex sättnings-skador. Man inhämtar också information om grundläggning med mera för fastigheter som kan beröras av byggnationen.

När det gäller grundläggning och påverkan från tunneln har diskussioner förts mellan Liseberg och Trafikverket.

När det gäller påverkan på stadsbilden har en sammanvägd bedömning gjorts i MKB:n. I grönskan på berget mellan Liseberg och Universeum kommer anläggningar med takfotshöjder på sju meter att placeras intill nöjesparksattraktioner och genomarbetade ikonbyggnader. Anläggningen kommer att påverka stadsbilden öster om Korsvägen som utgörs av nöjesattraktioner och byggnader i en uppvuxen grön parkmiljö. Den negativa konsekvensen av detta bedöms som måttlig med tanke på den föränderliga stadsbilden kring Korsvägen.

De två mindre ändringarna på plankartan ska genomföras till granskningen.

## 13. Business Region Göteborg

Anser att det nya förslaget till arbetstunnel med mynning vid Linnéplatsen kan ses som en del av en kommande bana mot Askim. Den nya utformningen vid Hagastationen är tänkt att rymma den trafiken. Kanske kan arbetstunneln till Linnéplatsen byggas så att

den kan utgöra en fortsättning mot Askim? BRG tycker att det kan vara värt att pröva möjligheten att servicetunneln utformas med standard så att den fungerar som en del av kommande bana mot Askim.

**Kommentar:**

Det har inte varit en förutsättning för projektet Västlänken att utforma arbets- och servicetunnel Haga som en del av en framtida Säröbana. Skillnaderna mellan storlek, utbredning, radier m.m. mellan servicetunnel och en eventuell framtida Säröbana är för stora för att en anpassning ska kunna göras utan att frågan blivit ordentligt utredd. Dessa utredningar kräver ett eget projekt.

#### **14. Göteborgsregionen**

Göteborgsregionen har inget ytterligare att framföra än det som framkom vid samrådet i oktober 2013.

#### **15. Älvstranden utveckling AB**

Älvstranden utveckling AB tillstyrker föreslagna kompletteringar. Synpunkter lämnas gällande fastighetsrättsliga frågor gällande Gullbergsvass 703:17 samt angående vikten av att minimera påverkan på Skansen Lejonet och Gullberget.

#### **16. Higab**

Higab anser att då området planeras för en större bostadsexploatering är redovisad placering av tunnelmynning med tillhörande område för markservitut mycket olämplig. Förslaget innebär att det starkt begränsar en bostadsexploatering på området. Higab föreslår att det görs en utredning för alternativ plats för tunnelmynningen. Lämplig plats bedöms kunna vara i direkt anslutning till fastighetsgränsen mellan Skår 44:3 och Skår 44:1 eller mellan Skår 44:4 och Skår 58:1.

**Kommentar:**

Planerna på en framtida bostadsexploatering i området har ännu inte kommit så långt att något beslut är fattat om att påbörja ett planärende. Tunnelmynningen blir en förutsättning i ett framtida bostadsområde och hindrar inte stadsutveckling i området.

### **Statliga och regionala myndigheter m.fl.**

#### **17. Länsstyrelsen**

##### **Länsstyrelsens samlade bedömning**

Kulturmiljöfrågan behöver utredas vidare. Dels behöver behovet av och förutsättningar för arkeologiska förundersökningar tydliggöras, dels behöver samråd hållas om möjligheterna att bevara, synliggöra och införliva fornlämningarna i anläggningen. Planen möjliggör stora tekniska anläggningar i för riks-intresset känsliga miljöer, bland annat vid Kvarnberget, runt Haga station, kvarteret Lönnen samt vid Renströmsparken. Länsstyrelsen önskar motiveringar till anläggningarnas omfattning och placering samt även hur olika intressen viktats mot varandra. Det behöver tydliggöras att anläggningen ska säkras i enlighet med underlagsrapport *Klimatförändringar och översvämnings-säkring*. Därutöver behöver också påverkan på riksintresset Kruthusgatan beskrivas inom ramen för planen.

Det kvarstår också geotekniska frågor som behöver lösas innan planen antas.

### Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen yttrande sig över planens första samråd 2013-10-29 och gör bedömningen att frågor som rör:

- hälsa/säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion
- riksintresse för kulturmiljövård och kommunikation
- miljö kvalitetsnormer för vatten och luft

fortfarande måste lösas på ett tillfredsställande sätt. Dessutom vill Länsstyrelsen i detta samrådsyttrande förtydliga att även

- riksintresse för naturmiljö, Natura 2000 Sävveån måste lösas på ett tillfredsställande sätt.

Om dessa frågor inte löses tillräckligt kan ett antagande av ny detaljplan och ändring av befintliga detaljplaner komma att prövas av Länsstyrelsen. Motivet till denna bedömning finns huvudsakligen i samrådsyttrandet 2013-10-29. Aktuellt samrådsyttrande är en komplettering till det tidigare från 2013-10-29 och nedan redovisas Länsstyrelsens synpunkter på tillkommande frågeställningar uppdelat efter det som påverkar prövningsgrunderna och det som är råd enligt 2kap PBL.

### Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

#### *Riksintresse kulturmiljö (Haga, Skansen Lejonet)*

Den kompletterande MKB:n har överlag på ett tydligt och bra sätt, dels utgått från bedömningarna i tidigare framtaget kulturmiljöunderlag, dels redogjort för konsekvensen av föreslagen markanvändning inom de aktuella utökade delarna av detaljplanerna. För respektive delområde anges också förslag på möjliga åtgärder för att minska negativ miljöpåverkan, vilket är positivt.

För flera delsträckor anges behov av kompletterande arkeologiska förundersökningar i syfte att identifiera åtgärder som minskar risken för påverkan på fornlämningsmiljön. Där arkeologiska förundersökningar svårigen kan komma att genomföras i detta skede (till exempel vid centralen), borde be-fintligt kunskapsunderlag som tagits fram i samband med järnvägsplanen arbetas in i konsekvensanalysen. Med anledning av detaljplanernas utbredning och föreslagna markanvändning utanför järnvägskorridoren, bör **Göteborgs Stad snarast samråda med Länsstyrelsen om behov och förutsättningar för ytterligare förundersökningar.**

Länsstyrelsen har i samrådsyttrandet beträffande detaljplanen (2013-10-29) betonat betydelsen av att skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder för förlorade kulturmiljövärden inarbetas i förslaget, något som även framförts av Riksantikvarieämbetet i andra sammanhang. I regeringens tillåtlighetsbeslut för Västlänken (2014-06-26) villkoras bland annat att berörda fornlämningar så långt som möjligt ska bevaras, synliggöras och införlivas i den nya anläggningen. Länsstyrelsen vill betona vikten av att det fortsatta arbetet med detaljplanen tar hänsyn till dessa av regeringen ställda villkor. För närvarande går det inte att i förslagen till detaljplan utläsa något mål med att tillgängliggöra och införliva fornlämningarna i järnvägsanläggningen. **Det är angeläget att villkoren i tillåtligheten omgående uppmärksammas på denna punkt och att samråd hålls mellan Göteborgs stad, Riksantikvarieämbetet, Trafikverket och Länsstyrelsen.**

I regeringens beslut om tillåtlighet villkoras även om att negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsmiljön inklusive parker och grönområden så långt möjligt begränsas. Järnvägskorridoren är till stor del belägen inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Av förslaget till komplettering av detaljplanen framgår att flera stora tekniska anläggningar möjliggörs i för riksintresset känsliga miljöer, bland annat vid Kvarnberget, runt Haga station, kvarteret Lönne samt vid Renströmsparken. Av MKB:n framgår att dessa tillkommande anläggningar leder till stora negativa konsekvenser för kulturmiljöerna, men att miljöpåverkan delvis kan minskas genom olika åtgärder. Länsstyrelsen saknar motiveringar till anläggningarnas omfattning och placering samt även hur olika intressen viktats mot varandra. Länsstyrelsen vill framhålla betydelsen av att åtgärdsförslagen i kulturmiljöbilagan uppmärksammas i det fortsatta arbetet. Planen kan komma att prövas om konsekvenserna blir så omfattande att riksintresset för kulturmiljö riskerar att skadas påtagligt.

Göteborgs stad visade i samrådet 2013 att de har för avsikt att förlänga parken öster om Skansen Lejonet, Länsstyrelsen ser mycket positivt på förslaget, som del i skademinskande och miljöförbättrande insats. Länsstyrelsen önskar i planens utställningsskede se ytterligare åtgärder i detaljplanen som kan möjliggöra att villkoren i regeringens tillåtlighetsbeslut kan uppfyllas genom att minska den negativa påverkan på riksintresset som järnvägsanläggningen ger upphov till.

#### *Hälsa/säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion*

I område 5 och 6 tillkommer nya schakt och i planbeskrivningen framgår vilken höjd dessa ska placeras på. Det är endast för dessa två områden/öppningar som en siffra angivits för att skydda anläggningen mot kli-matförändringar. Resterande nya öppningar (så som exempelvis service-tunnlar, schakt och ventilationsanläggningar och ”hål i mark”) finns inte angivna i höjd som tydligt visar att anläggningen kan skyddas mot klimat-förändringar. Samtliga öppningarnas maximala och minsta läge måste regleras och det måste tydligt framgå att dessa stämmer överens med underlags-rapport Klimatförändringar och översvämningssäkring som tagits fram i samband med järnvägsplanen Västlänken. Detaljplanen måste möjliggöra Trafikverkets planer att kunna säkra anläggningen i framtiden. Om öppningar hamnar på nivåer som krävs för klimat- och översvämningssäkring ska detta framgå i planbeskrivningen.

#### *Geoteknik*

Länsstyrelsen anser att det för den fullständiga detaljplanen, inklusive utökningar, ska finnas beskrivning av de geotekniska säkerhetsfrågorna som, förutom befintliga förhållanden även beskriver eventuell påverkan på den geotekniska säkerheten för avsedd markanvändning. SGI har i tidigare yttrande samt i samrådsmöten påtalat vikten av att de geotekniska förutsättningarna hanteras på ett sätt som på lång sikt säkerställer de geotekniska säkerhetsriskerna och hänsyn till eventuell omgivningspåverkan. Länsstyrelsen förutsätter att detta utförs och säkerställs i den fullständiga handlingen.

#### *Riksintresse kommunikation*

Länsstyrelsen framhöll i sitt yttrande 2013-10-29 att påverkan på kombiterminalen vid Gullbergsvass som är av Riksintresse för kommunikation måste hanteras i planen. Därutöver behöver också påverkan på riksintresset Kruthusgatan beskrivas inom ramen för planen.



## **Råd enligt 2 kap. PBL**

### *Räddningstunnel i Skår*

Länsstyrelsen saknar en tillräcklig redovisning av avvägningen mellan intressena kulturmiljö och naturmiljö för läget av räddningstunneln i Skår. I handlingen framgår det inte på vilka grunder kulturmiljön har fått företräde framför naturmiljön.

### *Artskydd*

I nästan samtliga naturmiljöavsnitt i den kompletterade MKB så nämns artskyddade arter. Det är i flera fall oklart hur de påverkas, vad man kan göra för att minska påverkan, artskyddets betydelse för planen d v s hur Göteborgs Stad ska hantera att planen berör artskydd med avseende på dispenser, artskyddssamråd, försiktighetsåtgärder etcetera. Exempelvis anges på sidan 20 att ett område bedöms utgöra livsmiljö för en skyddad art (mindre hackspett), Göteborgs stad behöver dock klargöra på vilket sätt det ska hanteras. I de avsnitt om naturmiljö där artskydd inte nämns behöver Göteborgs stad fundera på om artskydd ändå ska beaktas då miljöerna (gamla träd) som berörs i många fall utgör livsmiljö för flera skyddade arter.

### *Överdäckning park öster om Skansen Lejonet*

Länsstyrelsen anser inte att planen på ett tydligt sätt visar möjligheten till överdäckning av tråget öster om Skansen Lejonet.

## **Redaktionella kommentarer**

Innehållet i rutan med planbestämmelser stämmer inte alltid med det som finns på plankartan. Se exempelvis karta nr 22-24 där beteckningen g saknas och karta med nummer 26 där E saknas. I materialet är det också otydligt vilket höjdsystem som kartorna utgår ifrån. I texten och på kartorna finns begreppen nollplan, havsnivå och stadens nollplan, rikets nollplan (RH 2000). Det hade varit tydligare om ett grepp hade använts. Underlagsrapport *Klimatförändringar och översvämningssäkring* utgår ifrån RH2000. Det vore önskvärt att förhållandet mellan valt höjdsystem och RH2000 tydligt framgår. I MKB:n, kap 3.8.2, redovisas konsekvensen för RAÄ Göteborg 69 som små till måttliga men i den kompletterande kulturmiljöbilagan redovisas konsekvensen som stor (sidan 10 och 11). Dokumenten bör ses över så att bedömningarna blir likvärdiga. I kapitel 4 under *Samlad bedömning* nämns inget om Skansen Lejonet, trots att denna beskrivs och bedöms under kapitel 3.2. RAÄ Göteborg 69 nämns inte heller. Fornlämningar ska markeras på plankarta med upplysning om att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd. Avsaknaden av detta i de kompletterande samrådsunderlagen försvårar bedömningen av graden av påverkan avsevärt.

## **Synpunkter enligt annan lagstiftning**

Artskyddssamråd krävs enligt Miljöbalkens 12 kap 6§, alternativt kan dispens från artskyddsförordningen komma att krävas.

### **Kommentar:**

Riksintresse kulturmiljö: Detaljplanernas gränser justeras till granskningen så att de stämmer med järnvägsplanen. Det finns därför inte behov av några ytterligare arkeologiska förundersökningar. Ett samråd med Länsstyrelsen har genomförts.

I MKB:n kommer skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder att föreslås. Dessa kommer att inarbetas i detaljplanen framförallt i genomförandeavtalet (avseende ansvar, kostnader mm). Diskussioner pågår mellan Göteborgs stad, Trafikverket och Länsstyrelsen när det gäller villkoren i tillåtligheten.

Planbeskrivningen kompletteras med mer beskrivning av de tekniska anläggningarnas funktion.

Hälsa/säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion: Detaljplanen möjliggör Trafikverkets planer för att klimatsäkra anläggningen. Vid Station Centralen kompletteras planförslaget för alla tekniska anläggningar som sticker upp ovan jord med en maximal totalhöjd angiven som +-höjd. Detta för att tydliggöra att Trafikverkets minsta höjd kan byggas med god marginal. Planbeskrivningen kompletteras med en mer utförlig text om klimatförändringar och översvämningssäkring.

Geoteknik: SGI gör bedömningen att inte finns geotekniska säkerhetsrisker för de utökade planområdena under förutsättning att hänsyn tas till omgivningspåverkan och behov av restriktioner ovan mark hanteras. I PM geoteknik (Geoteknisk utredning för detaljplaner Järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt mm, SWECO 140905) redogörs för de geotekniska förhållandena och hur de inverkar på planerad exploatering enligt detaljplanen. Markens lämplighet för detaljplanens ändamål klargörs med avseende på de geotekniska förutsättningarna vad gäller grundläggning, byggbarhet etc. Risk för bergras och blocknedfall har studerats på alla platser längs hela tunneln oavsett vilken detaljplan platsen ingår i. Rekommendationer avseende bergstabilitet och risk för blocknedfall redovisas för alla delar där järnvägsanläggningen bryter markytan.

Riksintresse kommunikation: Se svar på Länsstyrelsen yttrande i samråd 1. Planbeskrivningen förtydligas så att det framgår att Kruthusgatan är ett riksintresse Överdäckning park öster om Skansen Lejonet: Länsstyrelsen vill att planen tydligt visar möjlighet till övertäckning av tråget öster om Skansen Lejonet. En övertäckning ingår inte i järnvägsplanen och är inte finansierad i dagsläget. Diskussioner pågår både om vilken miljöpåverkan detta ger och kostnaden. Granskningshandlingen ändras så att en övertäckning blir möjligt att bygga på Trafikverkets mark för järnvägsändamål. I samrådshandlingen fanns en övertäckning av tråget på allmän platsmark park. Denna har alltså ersatts av en möjlighet att bygga ett planterbart bjälklag på Trafikverkets kvartersmark.

## **18. Trafikverket**

Har inga ytterligare synpunkter på det kompletterande samrådet som nu är framtaget. Generella synpunkter kvarstår, se tidigare svar,

## **19. Statens fastighetsverk**

Anser inte att detta kompletterande samråd förändrar SFVs uppfattning i ärendet. Det kvarstår fortfarande risk för mycket stora negativa konsekvenser för SFV:s fastigheter. SFV vill uppmärksamma att det saknas tillräcklig kunskap om de kulturhistoriska byggnadernas egenskaper för att kunna avgöra om det överhuvudtaget är möjligt att kunna genomföra projektet enligt detaljplanerna utan att byggnadernas fortbestånd och användning äventyras. Ett exempel är Skansen Lejonet och hur den kan komma att påverkas av vibrationer. Befästningens grundläggning är fortfarande outredd. Vidare är tornkupolen fribärande utan central avlastning. Ännu en angelägen fråga är gestaltning och utformning av järnvägstunneln och det omgivande landskapet kring Skansen Lejonet vilket inte tydligt framgår av detaljplanerna.

### ***Kommentar:***

Om skador vid byggnationen se kommentar till skrivelse nr 11.  
Om Skansen Lejonet se kommentarer till skrivelse nr 16.

**20. Sjöfartsverket**

Har inget att erinra.

**21. Polisen i Västra Götaland**

Har inget att erinra

**22. Svenska Kraftnät**

Har inget att erinra och anser ärendet avslutat för deras del.

**23. TeliaSonera Skanova Access AB**

(Skanova) har inget att erinra.

**24. LFV, Luftfartsverket,**

Har inget att erinra. LFV har inga installationer i det område som berörs av tunneln. Däremot vill LFV ha remiss på alla byggnadsobjekt högre än 20 m som kan komma att uppföras i samband med tunnelbygget, t.ex. vid stationerna om det blir aktuellt.

## Sakägare

### 25. Göteborgs universitet

Har flera fakulteter som berörs av planförslaget. Samhällsvetenskapliga fakulteten och dess behov av utbyggnad kommer starkt att påverkas av förslag till ändring av plats för arbets- och servicetunnel i Annedal. Universitetet menar att annan plats bör användas till förmån för universitetets utbyggnadsmöjligheter och för möjligheten att bygga samman Medicinareberget med de låglänta områdena.

#### **Kommentar:**

Området kring tunnelmynningen ingår i Planprogram för Medicinareberget (godkänt 20 mars 2014). En detaljplan ska nu upprättas. I programmet beskrivs hur bebyggelse kan skapa en koppling mellan Medicinareberget och övriga staden. Verksamheterna på Medicinareberget kan komma närmare staden genom att bebyggelse placeras norrut mot Konstepideminns väg. Just vid den föreslagna tunnelmynningen är det brant skogsmark. Här föreslås ingen byggnation utan naturen ska sparas. Universitetets utbyggnadsmöjligheter direkt vid tunnelmynningen kan dock fortfarande påverkas av tunnelmynningen.

### 26. Wallenstam

Vidhåller vad som anförts i tidigare samrådshandlingar och denna skrivelse avser endast de justeringar som tillkommit. Wallenstam känner stor oro för hur projektet kommer att påverka möjligheten för Wallenstams hyresgäster att fortsätta bedriva sin verksamhet samt Wallenstams möjligheter att exploatera sina fastigheter.

Rosenlundsområdet/Otterhällan: Planområdet utökas i syfte att möjliggöra en vändplats för räddnings- och servicefordon i anslutning till den tunnel som mynnar ut vid Stora Badhusgatan. Förändring i planen medför ökad risk för skador på byggnader på närliggande fastigheter, bland annat Wallenstams fastighet Inom Vallgraven 60:8. En noggrann kartläggning av risker samt en inventering i samråd med Wallenstam bör därför göras. Därutöver riskerar planen att påverka Wallenstams möjlighet att bygga på befintliga byggnader på nämnda fastighet med ytterligare våningar. Wallenstam har begär planbesked i detta hänseende och Wallenstam ser en risk för att planläggningsarbete i denna del kan påverkas negativt tidsmässigt, eller i värsta fall äventyras i dess helhet. Wallenstam önskar klagande avseende Västlänkens inverkan på nämnda planarbete.

Mot bakgrund av att Wallenstam vill bygga nya bostäder i Rosenlund ser Wallenstam en risk i att servicetunneln från Rosenlundgatan får en ändrad dragning vid Wallenstams fastighet Inom Vallgraven 69:5. Wallenstam önskar även i detta avseende ett klagande avseende Västlänkens inverkan på nämnda planarbete. Tunnelns ändrade dragning ökar också risken för skador på närliggande fastigheter, bland annat Wallenstams fastighet Inom Vallgraven 69:5. En noggrann kartläggning av risker samt inventering i samråd med Wallenstam bör därför göras.

Carlanderplatsen och Volrat Thamsgatan: Wallenstam har, i samarbete med Akademiska hus och stadsbyggnadskontoret, arbetat fram ett detaljplaneförslag för att möjliggöra bostäder och utbildningsförslag. Planen är färdig för utställning, men planarbetet har avbrutits i avvaktan på detaljplanearbetet för Västlänken. Wallenstam är oroad av denna utveckling och kan inte se behovet av skrinläggande av en nästan färdig detaljplan.

Den gräns som markerats i bilaga 1 till detta yttrande har justerats. Wallenstam önskar ett klagande avseende skälen till denna justering och motsätter sig samtidigt densamma Wallenstam ser en risk att denna justering kan komma att inverka negativt på

nyss nämnda planarbete. För det fall denna sträckning ändå väljs önskar Wallenstam ett förtydligande om huruvida denna gränsdragning kommer att påverka övrigt planarbete. Almedals fabriker: Wallenstam och Svenska hus har, tillsammans med Stadsbyggnadskontoret, påbörjat ett planarbete för området (i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång). Av samrådshandlingen framgår att planområdet utökas till att omfatta en del av Wallenstams fastighet Skår 57:14. Vidare anges att delar av Skår 57:14 blir allmän plats gata och regleras till någon av kommunens fastigheter. Wallenstam motsätter sig detta. En förändring skulle innebära en stor inskränkning i Wallenstams möjligheter att exploatera Skår 57:14. (5000 kvm verksamhetsyta). Trafikverket har gett uttryck för att använda en betydande del av Skår 57:14 som etableringsplats under byggnationen. Wallenstam motsätter sig detta. Wallenstam önskar få utrett och klarlagt att de störningar i form av buller och risker som Västlänken kommer att generera inte kommer att hindra den planerade byggnationen enligt inlämnad begäran om planbesked. Wallenstam önskar vidare ett förtydligande att eventuell bullerstörning ska lösas vid källan och inte genom bestämmelser avseende extra bullerdämpande fasad eller liknande.

#### **Kommentar:**

Rosenlundsområdet/Otterhällan: Ett planbesked har lämnats in för fastigheten Inom Vallgraven 60:8. Skulle ett planarbete påbörjas för fastigheten kommer denna plangräns att justeras så att den inte överlappar detaljplanen för järnvägstunneln. Detta på grund av att detaljplanen för järnvägstunneln kommer att förnya genomförandetiden (med 5 år) för den del som ändras. På frågan om förändring i planen medför ökad risk för skador på byggnader på närliggande fastigheter hänvisas till kommentaren på fråga nummer 11. För Västlänkens inverkan på fastigheten Inom Vallgraven 69:5 hänvisas också till kommentaren till fråga nummer 11. Den ändrade dragningen av servicetunneln beror på att radien har ändrats för att kunna ge en flackare lutning på tunneln.

Carlanderplatsen och Volrat Thamsgatan: Pågående planarbete för Carlandersplatsen har inte skrinlagts. Däremot har planen försenats i skedet mellan samråd och utställning eftersom en del av en arbets- och servicetunnel som tillhör Västlänken föreslagits inom planområdet för Carlandersplatsen och därför inarbetats i denna plan.

Bilaga 1 redovisar ett område för detaljplan som inte stämmer med planhandlingarna.

Arbetstunneln är föreslagen inom planområdet under universitetet.

Almedals fabriker: Den delen av Skår 57:14 som föreslås bli allmän plats gata kan minskas något i granskningshandlingarna. Men en fastighetsreglering kommer att behöva ske för att få plats med Västlänken. För frågor som gäller Trafikverkets etablering hänvisas till Järnvägsplanen.

De eventuellt ökade störningar för buller och risker som Västlänken genererar kommer att tas med i de utredningar som görs i planarbetet för Almedals fabriker. I dessa utredningar tas Västlänken och dess konsekvenser med som en förutsättning.

#### **27. Vasakronan**

Som ägare till fastigheterna Nordstaden 31:1 och Nordstaden 21:1 avger vi följande synpunkter på aktuellt ärende, avseende punkterna 8 och 9 vid Kvarnberget.

Vi anser att det är mycket olyckligt att byggnader placeras så att stadsbilden påverkas negativt. I fallet vid Kvarnberget (punkt 8) ter det sig extra illa eftersom bebyggelsen har ett stort kulturvärde. Även utsikten från husen på St Eriksgatan förefaller påverkas negativt, vilket ytterligare stärker vår uppfattning om att förändringen inte är acceptabel.

Vi frågar oss också om det kommer att bli en mer frekvent trafik till och från dessa

anläggningar. I så fall är det en försvårande omständighet som påverkar området negativt.

**Kommentar:**

Miljökonsekvensbeskrivningen skriver att en byggnad i detta läge innebär stor påverkan på stadsbilden. Placeringen och höjden innebär framför allt att vyer mot Operan och Läppstiftet skymms. En långsträckt hög byggnad på Kvarnbergets sida innebär att bergssidan skymms. Sedan det kompletterande samrådet har byggnadens höjd minskats. I planförslaget har den delen av byggnaden som sticker upp ovanför Sankt Eriksgatan minskats till halva storleken jämfört med det kompletterande samrådet. Trots detta bedöms konsekvensen av påverkan på kulturmilön som mycket stor.

När det gäller trafiken kommer denna inte att blir mer frekvent.

## **28. Jernhusen**

Yttrande över tidigare samråd kvarstår, och detta yttrande ska ses som en komplettering till det tidigare. Jernhusen berörs påtagligt i två olika avsnitt längs Västlänken, dels vid station centralen och dels vid Motorvagnhallen och Kombiterminalen vid Skansen Lejonet.

Centralen: Kompletteringsförslaget innebär att Västlänkens anspråk på ytor utökas inom fastigheten Gullbergsvass 17:5 (område 6). Det är en förutsättning att Västlänkens anordningar samordnas väl med den kommande bebyggelsen inom RegionCity. Som kompletteringsförslaget är formulerat har järnvägsanläggningens 60 kvm planenlig frihet att placeras varsohelst inom ett flera 100 kvm stort område. Detta innebär en onödigt stor begräsning av möjligheten att utforma övrig bebyggelse i ett av Västsveriges bästa lägen. En precisering och optimering måste ske inför granskningen för att minimera intrånget.

Motorvagnahallarna och kombiterminalen: Motorvagnshallarna vid Skansen Lejonet berörs av kompletteringen genom nya föreslagna ledningsstråk. Längs den sydöstra gränsen för område 3 föreslås ett stråk som kommer i konflikt med spår 16 och 17, och med depåns infartsväg. Förslagsvis löses detta behov nordväst om Västkustbanans bro inom Trafikverkets fastighet.

Konsekvenserna av föreslagna u-områden behöver klargöras. Infartsmöjligheterna till depån måste bibehållas. Fullstora ekipage måste komma under Västkustbanans bro. Jernhusen önskar besked om att infartens höjdprofil medger detta även med föreslagen nivårestriktion. Det är också viktigt att depåinfarten är oavbruten öppen under hela byggtiden.

Olskroken: Infart till Olskrokshallens depå föreslås via den nuvarande järnvägsbron över E6. Det sydliga landfästet ligger inom aktuellt planområde och borde hanteras i denna plan.

**Kommentar:**

Centralen: För att inte föregripa planeringen och hindra bra lösningar i samband med planläggningen av Jernhusens utvecklingsområde föreslås en större möjlig yta för ventilationsanläggningen i detaljplanen för järnvägstunneln. På detta sätt kan en optimering ske när det är känt hur omgivningen ska se ut.

Motorvagnahallarna och kombiterminalen: Frågan om ledningsstråket som kommer i konflikt med spår 16 och 17. Ledningsdragningarna kommer inte att påverka spår 16 och 17. Infarten till depån kommer att se ut som den gör idag.

Olskroken: Nuvarande järnvägsbro har redan planstöd i gällande detaljplan.

## 29. Universeum

På berget norr om Universeum föreslås ett tryckutjämningschakt som kan vara upp till 7 meter högt och 50 kvm till ytan. Universeum känner viss oro över att ett sådant schakt kan komma att påverka tillgängligheten till baksidan av Universeumbyggnaden. Det är av stor vikt för Universeum att den nuvarande tillgängligheten även framgent förblir god, eftersom en stor del av alla leveranser till Universeum sker från det hållet. Ett schakt som begränsar denna tillgänglighet, antingen genom sin placering eller genom omfattande regelbunden service på platsen, riskerar därför att skada Universeums verksamhet. Universeum ser också att en sådan placering av tryckutjämningschakt kan komma att innebära omfattande begränsningar i tillgängligheten till baksidan av Universeum. Utöver att tillgängligheten måste förbli god efter bygget är det mycket viktigt att tillgängligheten så långt är möjligt upprätthålls även under tiden för bygget. Det har, i rubricerad kulturmiljöbilaga, framförts att placeringen av aktuellt tryckutjämningschakt kommer att påverka byggnaders förankring i berget. Universeumbyggnaden är mycket känslig för förändringar i berget. Det innebär att det kommer krävas omfattande undersökningar avseende vilka konsekvenser det aktuella bygget har på Universeumbyggnadens hållbarhet och förankring i berget. I den man bygget av tryckutjämningschaktet riskerar att resultera i att Universeumbyggnaden under viss period blir osäker att vistas i eller att Universeums känsliga djur påverkas av skakningar eller ljud, betraktar Universeum placeringen av tryckutjämningschaktet som oacceptabel. Universeum förutsätter att Göteborgs Stad och Trafikverket kommer genomföra och bekosta erforderliga förberedande åtgärder så som markundersökningar. Sist men inte minst ser Universeum att Universeumbyggnadens bergvärmeanläggning kan komma att påverkas av den aktuella placeringen av tryckutjämningschakt. Anläggningen är belägen vid den västra delen av tillfartsvägen till Universeumbyggnadens baksida. Att denna anläggning fungerar under och efter byggtiden är en förutsättning för att Universeum ska kunna bedriva sin verksamhet.

### **Kommentar:**

När det gäller grundläggning och påverkan från tunneln har diskussioner förts mellan Liseberg och Trafikverket.

Frågor om byggtid hanteras av Trafikverket. Trafikverket ansvarar för skador som orsakas av byggnationen. Ansvar kan innebära att man utför förebyggande åtgärder, åtgärda skador som uppkommit eller att man ersätter drabbade ekonomiskt. Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket utföra kontroller av t ex sättningsskador. Man inhämtar också information om grundläggning med mera för fastigheter som kan beröras av byggnationen.

När det gäller påverkan på stadsbilden har en sammanvägd bedömning gjorts i MKB:n. I grönskan på berget mellan Liseberg och Universeum kommer anläggningar med takfotshöjder på sju meter att placeras intill nöjesparksattraktioner och genomarbetade ikonbyggnader. Anläggningen kommer att påverka stadsbilden öster om Korsvägen som utgörs av nöjesattraktioner och byggnader i en uppvuxen grön parkmiljö. Den negativa konsekvensen av detta bedöms som måttlig med tanke på den föränderliga stadsbilden kring Korsvägen.

Området väster om tillfartsvägen ligger utanför det område som tillåter ventilationschakt och bedömt inte komma i konflikt med Universeums bergvärmeanläggning.

### **30. Bostadsrättsföreningen BRF Garm**

(Vasastaden 31:2) motsätter sig planerna på en placering av tryckutjämningschakt i Fogelbergsparken (punkt 18 i planbeskrivningen) tills vi är övertygade om att påverkan av vår fastighet och dess värde blir minimal och obefintlig. Vår bekymran rör sig om påverkan under arbetstiden, bristen på en tidsplan för detta samt hur påverkan blir efter arbetet är utfört.

#### ***Kommentar:***

Miljökonsekvensbeskrivningen har bedömt att ventilationsanläggningen i Fogelbergsparken medför en måttlig konsekvens för den lokala kulturmiljöns visuella kvaliteter då den är synlig från gångvägen i en kuperad terräng. När det gäller rekreation bedöms inte planförslaget påverka området rekreativt eftersom ytan är liten. Den sociala konsekvensanalysen bedömer att schaktet hamnar i en svårtillgänglig del av parken och möjligheterna till lek inte påverkas nämnvärt. De mest använda och värdefulla delarna av parken lämnas intakt och opåverkade av ingreppet. Närheten till lekmiljö innebär dock att stor hänsyn bör tas till barnens säkerhet i utformningen av anläggningen. Vidare kan anläggningen komma att störa landskapsbilden något för boende och förbipasserande. Med en anpassad och diskret gestaltning där så mycket av parkens ursprungliga karaktär bevaras minskar risken för att anläggningen stör intrycket. Schaktet kan till exempel förses med grönskande fasader och tak för att bättre smälta in i naturmiljön. Eftersom schaktet hamnar i en lekmiljö är det särskilt viktigt att ta hänsyn till säkerhetsaspekten i utformningen och placeringen av schaktet.

Under det kompletterande samrådet hade anläggningen en planbestämmelse som angav maximal exploateringsgrad 20 kvm. Illustrationskartan visade på en yta som var 50 kvm. I granskningen har planbestämmelsen ändrats så att den stämmer med illustrationen, dvs en maximal exploateringsgrad på 50 kvm.

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

### **31. Boende Sankt Eriksgatan**

I det förnyade planförslaget har nu en servicebyggnad planerats i ett osedvanligt olämpligt läge mitt på krönet av Sankt Eriksgatan. I planförslaget omnämns en byggnadsstorlek om 230 m<sup>2</sup> och en total höjd över befintliga Sankt Eriksgatan om ca fyra meter. För en lekman förefaller det vara fråga om en byggnad av en storleksordning som en normal enplansvilla. Det verkar vidare vara fråga om en helt ”död” funktionsbyggnad ungefär som en transformatorstation eller liknande.

Att placera en sådan här dominerande och samtidigt livlös byggnad på platsen kan inte anses ligga i linje med det faktum att området är ett utpekat riksintresse. Den planerade byggnaden innebär att det skapas en ny barriär mellan staden och älven. Den öppna karaktären som platsen har idag kan inte bibehållas med en så stor byggnad som planeras. Stadens egen bedömning är att ”mycket stora konsekvenser då stadssiluetten och utblickarna påverkas, vilka är en del av riksintressets uttryck”.

Detaljplanen berör ett område som anses vara av riksintresse ”Staden inom vallgraven med parkbältet”. Som grund för riksintresset har länsstyrelsen angett bl.a. följande. ”Stadskärnans karakteristiska ansikte mot hamn och älv är Kvarnbergets kompakt upptornade tegelbebyggelse samt de största rederi- och affärshusens mäktiga fasadfront vid Packhusplatsen” (Kulturmiljöer av riksintresse s. 29).



Att utseendet på stadsbrynet bör bevaras har redan tidigare uppmärksammats. När Stadsbyggnadskontoret år 2007 utarbetade ett översiktsprogram för Södra Älvstranden framkom det vid samrådet åsikter att ny bebyggelse mellan Operan och Navigations-skolan inte skulle skymma stadsbrynet från Hovrätten till Frälsningsarmén. Stadsbyggnadskontoret kommenterade att "Eventuell ny bebyggelse ska underordna sig det viktiga stadsbrynet." (samrådsredogörelse p. 49). Den planerade byggnaden står inte i samklang med Stadsbyggnadskontorets egen åsikt.

I tidigare samrådshandling från september 2013 planerades byggnaden till en placering bredvid befintlig servicebyggnad för Götatunneln (Samrådshandlingen s. 25 "S3"). Det bör observeras hur olycklig utformningen blivit på den redan befintliga byggnaden. En livlös betongkloss som hindrar utsikt och förtar områdets öppna karaktär. Den nu planerade byggnaden ligger i ett ännu sämre läge och är därtill avsevärt större.

Det är en brist att detaljplaneförslaget inte innehåller någonting om alternativa lägen för den aktuella byggnaden. Ett alternativt lägesförslag skulle kunna vara att placera byggnaden i ett läge längre västerut längs Sankt Eriksgatan i direkt anslutning till nuvarande bergvägg. En sådan placering torde vara tekniskt möjligt och har den stora fördelen att någon ny byggnad inte ställs framför befintliga byggnader. Förutom alternativa lägen bör även alternativ utformning prövas. I första hand i syfte att inrymma byggnaden på ett sådant sätt att den inte behöver sticka upp ovanför gatunivån på Sankt Eriksgatan. Höjdskillnaden i slutningen borde kunna nyttjas. I andra hand bör i vart fall byggnadens storlek begränsas avsevärt, särskilt avseende höjden.

För oss som boende rakt framför den aktuella byggnaden behöver detaljplanen även kompletteras med utredning avseende buller, luftmiljö (det går en bilväg mellan fastigheten Sankt Eriksgatan 2 A/B och den nu planerade byggnaden), dagsljusinsläpp och påverkan på befintlig utsikt. I förslaget förekommer bara en mycket lös skiss. Den planerade byggnaden riskerar innebära att befintliga miljöförhållanden påverkas negativt. Den idag öppna platsen innebär att trafikljud sprids på ett sådant sätt att en acceptabel ljudmiljö uppstår. Den nya byggnaden kommer dock att skapa en korridor mellan sig själv och befintlig bebyggelse. Korridoren kan förväntas ha en negativ inverkan avseende buller i befintlig fastighet. Detaljplanen innehåller ingen utredning i denna del, vilket är en allvarlig brist. Slutligen innebär byggnaden en mycket betydande förändring av utsikt bilden för de boende på Kvarnberget. En idag öppen plats byggs igen. Inte minst är byggnadens planerade höjd alltför hög. Det bör i vart fall övervägas att kraftigt minska den planerade byggnadshöjden. Sammantaget innebär den föreslagna detaljplanen sådana betydande olägenheter för de närboende att planarbetet bör återförvisas för utredning av alternativa lägen eller i vart fall kraftigt sänkt byggnadshöjd.

**Kommentar:**

Påverkan på stadssiluetten är belyst i Miljökonsekvensbeskrivningen. Se kommentar till skrivelse nr 27.

Läget för serviceschakt Sankt Eriksgatan som redovisades i den ursprungliga samrådshandlingen var en placering som prövades tidigare under processen. Räddningstjänstens krav på plats för utrymning och insatsvägar har krävt större ytor och bedömningen har gjorts att detta tidiga läge får större konsekvenser för stadsbilden än det nu föreslagna. Att flytta schaktet längre västerut är inte heller möjligt på grund av Räddningstjänstens krav på maximalt avstånd mellan serviceschakt.

Planförslaget redovisar nu en mindre byggrätt för de delar som sticker upp ovanför Sankt Eriksgatans nivå jämfört med det som tidigare varit på samråd.

Serviceschaktet innebär inte att någon trafikökning kommer att ske på Sank Eriksgatan. Bedömningen görs att någon negativ inverkan på buller och luftkvalité inte kommer att uppstå.

### **32. Boende, Bogsprötsgatan Västra Frölunda**

Det är inte välanvända skattekronor. Kostnaderna är betydande och nyttan ej tillräckligt dokumenterad.

#### ***Kommentar:***

Se kommentar skrivelse nr 33.

### **33. Boende, Båtsman Bleks gata, Hisingsbacka**

Jag anser det oförsvarbart att gräva upp Göteborg under 8-10 år till en astronomisk kostnad med stor risk för fördyringar för att få en järnvägstunnel som mycket lite kommer att användas av göteborgarna. Det blir pendlarna från kranskommunerna, som arbetar i Göteborgs centrum, som kommer att använda järnvägstunneln. Bygg istället en transitstation vid Gårda med anslutning till en spårvägsslinga ovan-mark (4 m) runt staden så att både pendlare och göteborgare kan få användning av infrastrukturen. Då kan även framtidens höghastighetståg från Stockholm, Malmö och Oslo hanteras.

#### ***Kommentar:***

Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Västlänken är en järnvägstunnel under Göteborg som möjliggör genomgående tågtrafik mellan Olskroken och Almedal. Genom att pendeltåg och regiontåg inte behöver angöra säckstationen vid Göteborgs central kan tågtrafiken effektiviseras. Tunneln ska ha stationer vid Göteborgs centralstation, Haga och Korsvägen. Vid stationerna skapas nya bytespunkter vilket gör att det blir gång- och cykelavstånd till pendeltåg från stora delar av centrala Göteborg. Lösningen ger också stora möjligheter till stadsutveckling.

Västlänkens planerade sträckning har i flera yttranden kritiserats vara samhälls-ekonomiskt ineffektiv i jämförelse med alternativa lösningar, bland annat Gårdalänken har nämnts som ett mer motiverat projekt. Stadsbyggnadskontoret vill förtydliga att ett flertal alternativa sträckningar, däribland utflyttning av delar av Centralstationen till Gårda, har varit under utredning men valts bort då nuvarande förslag visat sig vara det långsiktigt mest fördelaktiga med avseende på nytta för staden och regionen. För att ta del av tidigare gjorda utredningar hänvisas till underlagsrapporter som redovisas nedan. Programområdet för Västlänkens planområde omfattade utöver den aktuella sträckningen även ett par andra alternativ vilka inte ansetts få samma nytta. Programmet antecknades av byggnadsnämnden 13 juni 2006. Beslut är redan fattat om Västlänkens sträckning och antalet stationer.

### **34. Boende Dr Sahléns gata**

Efter att ha tagit del av debatter och diskussioner i media har jag hänvisats till en MKB som gäller saken. De mycket stora ingrepp och kostnader som det är tänkt att skattebetalare och andra än beslutsfattarna och uppdragstagarna skall stå för är ingripande på en rad centrala områden för staden och dess invånare. Jag konstaterar av MKB:ens karaktär att väsentligt underlag saknas och att det företag som gjort MKB:erna, Ramböll Sverige AB, har mycket stora intressen, först och främst ekonomiska, i att de berörda projekten genomförs i en eller annan form. Detta får ses som ett gravt jävsförhållande tillsammans med de olika roller företaget de facto har och har tilldelats av samma uppdragsgivare och via Trafikverket. Tillsammans med Riksrevisionsverkets svidande kritik mot Trafikverkets lättsinniga utredningar och det som har stått att läsa i media och

den bakvända och bakbindande ordning och i princip utpressande argumentation från de beslutande och ekonomiskt gynnade intressenterna av genomförandet av dessa mycket stora och kostsamma projekt och beräkningar om de mycket stora CO2-utsläppen som bara byggandet kommer att bidra med så är min bestämda synpunkt att hela projektet stoppad tills vidare eftersom man nu har knutit ihop med en ny Göta älvbro, Trängselskattfinansiering, Näckrosdammens exploatering m.m. De ökade CO2-utsläppen når break even mot minskade avgasutsläpp från trafiken någon gång år 2088 eller senare. De är helt förkastligt med sådana punktutsläpp på så kort tid. Det är knappast bra för miljön. Bron som man nu vill riva och göra 13 meter låg är helt förödande för andra. Ingen har heller tillfrågats. Med vilken rätt har man gödslat pengar på detta vis kan man fråga sig. Att bygga sex km tunnel med stomljud m.m. för en station i Haga, som Ramböll har intressen i är inte OK. Komplettering för detta avstyrkande kommer att göras.

**Kommentar:**

Se kommentar till fråga nr 33.

**35. Boende på Föreningsgatan**

Sammanfattningsvis yrkar jag på att stadsbyggnadskontoret utreder och förbereder utformningsalternativ i detaljplanen som möjliggör en grundare dragning av tågtunneln anpassat till en upphöjning av Gullbergsvass. Den alternativa detaljplanen är tänkt att så långt det är möjligt, utan förseningar, bredda möjligheterna att komma fram till en helhetslösning för Gullbergsvass. Förslaget avser dragningar av tågtunneln som bedöms ge ekonomiska vinster vid scenarier där Gullbergsvass marknivå höjs.

Gullbergsvass är ett framtida utvecklingsområde för Göteborg. Vilken grad av exploatering som ska ske är inte fastlagt i dagsläget. Under de kommande månaderna kan vi förvänta oss att arbetet fortskrider, kanske så pass mycket att strategier om grundläggning börjar ta form. Vissa av dessa strategier, skulle kunna möjliggöra en upphöjning av marken i området.

En upphöjning av den upplevda marknivån längs bangårdens norra sida kan ge vissa kvalitéer. Det kan förkorta eller eliminera ramper för framtida kopplingar och exploatering över spårområdet, så som den tänkta bangårdviadukten. En upphöjning av marken gör det enklare att säkra området från framtida högre vattennivåer.

Jag är väl medveten om att en påfyllnad av laster i Gullbergsvass i nuläget innebär stora sättningar. Scenarier som skulle möjliggöra en höjning av marken är exempelvis grundförstärkningsarbeten med pålning i samband med hög exploatering, anläggning av stora hallar för parkering, teknik, bangård, lager, etc. under stadsdelen kan fungera som flytlåda samt kombinationer av ovanstående.

Om marken inte ska sluta allt för mycket från stationen ner mot älven så borde marknivån längs tågtunneln höjas med cirka tre meter, vilket skulle föra området över den nivå som anses säker för framtida översvämningar. En sådan höjning innebär troligen att det blir svårt att bygga på tunneltaket. Vid en stor upphöjning av marken kring Skansen Lejonet skulle det vara möjligt eller tvunget att passera Gullberget på norrsidan och istället för tråg och bergtunnel göra en överbyggnad av spåren vid framtida exploatering. Det skulle dock störa den, enligt Miljökonsekvensbeskrivningen, ”karakteristiska norra branten” (s.22) . Ett möjligt sätt att anpassa detaljplanen är att lägga fast tågtunnelns minsta djup till marknivån snarare än till kommunens nollplan. Yrkandet syftar till att sent i processen kunna anpassa tågtunnelns exakta djup efter Göteborgs stads önskemål om exploatering. Eftersom stadsbyggnadskontorets förslag tar god hänsyn till olika typer av exploatering så bör det krävas mycket starka skäl för att ändra på föreslagen plan. Avsevärt minskade totala anläggningskostnader skulle kunna vara ett sådant skäl.

**Kommentar:**

Djupläge och grundläggning av järnvägstunneln är frågor som Trafikverket har utrett. När det gäller framtida stadsutveckling Gullbergsvass har ett arbete med förstudie inletts. I detta planskede med pågående förstudie är det för tidigt att föreslå marknivå för Gullbergsvass.

**36. Boende Västra Gunnesgårde**

Jag överklagar Västlänken!

Varför kan inte Göteborgs politiker lära sig av andra städer? I Tokyo, Japan har kollektivtrafiken byggts i form av en luftburen spårlinje. Vad är egentligen poängen med Västlänken? Ett jättestort och mycket dyrt projekt som är planerat att byggas under Göteborg i lera!

**Kommentar:**

Se kommentar till fråga nr 33.

**37. Boende Gibraltargatan**

Mitt namn är Victor Lindqvist och jag engagerar mig mycket i Göteborgs stadsutveckling och framför allt kulturmiljöfrågor. Vår stad är ett kulturarv och för att kunna utvecklas och bli en modern stad till jubileet 2021 måste vi förvalta och på många punkter återställa det gamla som finns kvar till sin forna glans, så att vi stolt kan visa upp även det historiska Göteborg. Nu har jag knappt läst igenom era planer, då det var väldigt mycket, men tänk på stadens kulturhistoriska platser och byggnadsverk som finns på alla de ställen där tunneln kommer att dras fram!

**38. Boende Marklandsgatan**

Jag tycker det är helt vansinnigt att bygga en järnvägstunnel under centrala Göteborg. Flytta järnvägsstationen istället! Det räcker att det är en stor busstation vid Nils Erikssonsplatsen den kan få breda ut sig lite till om tågen flyttar. Lägg Järnvägsstationen i Gårda Eller i Mölndal eller till och med Sävedalen är bättre än att gräva ner stationer under Haga! Använd våra pengar till viktigare saker! Bygg inte denna tunnel! Bygg hellre bilvägar ibland en våning upp på stolpar, så som man ofta bygger i USA; tvåvåningsvägar, en riktning per plan eller tågtrafik underst och biltrafik överst!

**Kommentar:**

Se kommentar till fråga nr 33.

**39. Boende Urbergsvägen, Mölnlycke**

Station Haga: Jag undrar om hänsyn tagits för ev. korsande framtida spårvagnstunnel i Alléstråket? Se förslag till bland annat Trafikverket i mail 2013-10-22 "Västlänken och utbyggd spårväg i Göteborg".

Almedal: Jag undrar om hänsyn tagits för framtida eventuell ytterligare östlig järnvägstunnel i

Gårda? Se förslag till bland annat Trafikverket i mail 2014-01-09 "Ingen Centralstation Gårda men ny mellanstation Göteborg Södra!".

**Kommentar:**

Frågan om Haga hanteras i projektet där en av uppgifterna är att inte omöjliggöra eventuell framtida nedgrävning av kollektivtrafiken i Alléstråket. Detaljplanen för järnvägstunneln omöjliggör inte en nedgrävning av kollektivtrafiken i Alléstråket.

Frågan om Almedal: se kommentar till fråga nr 33.

## Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Kompensationsåtgärder för kulturmiljö samt naturmiljö kommer att föreslås i planhandlingarnas miljökonsekvensbeskrivning. Dessa följs sedan upp i genomförandeavtalet som tillhör detaljplanerna för järnvägstunneln. Planhandlingarna kompletteras också med särskilda bestämmelser för träd som påverkas av järnvägsanläggningen.
- Planhandlingarna kompletteras med u-områden för de ledningar som placeras på kvartermark.
- Planbestämmelsen om grundvatten och tätning av tunnel ändras till en upplysning på plankartan som lyder; *Tunnelanläggningar utformas så att skadlig grundvattenpåverkan inte uppstår. Specifika krav och villkor för omgivningspåverkan fastställs i miljöprövningsprocess enligt MB 11 kap.*
- Planhandlingarna har kompletterats med en alternativ placering av brandgasschakt vid Station Haga på torget framför Smyrnakyrkan.
- Uppgången i Vasagatan finns inte kvar i planförslaget.
- Planförslaget kompletteras med bestämmelser om träden i Kungsparken. Det finns en bestämmelse, n1, för de ytor där tunneln byggs i schakt uppifrån och som anger att träd som berörs av markarbeten ska flyttas eller ersättas. Bestämmelsen kombineras också med en utökad lovplikt för trädfällning. Ersättningsplatsen ska diskuteras i samråd med park- och naturförvaltningen. Det finns också en bestämmelse, q, på de ytor där ingrepp i parken inte kan undvikas. Denna lyder; *Särskilt värdefull parkmiljö som omfattas av 8 kap 13 § PBL (2010:900). Parkens kulturhistoriska värden får inte förvanskas. Träd som berörs av markarbeten ska flyttas eller ersättas.*
- Bygggrätten för ventilationsanläggningarna vid Rehnströmsparken har preciserats och delas in i bygggrätter där maximal höjd är olika för olika ytor.
- Detaljplanernas gränser justeras till granskningen så att de stämmer med järnvägsplanen. Det finns därför inte behov av några ytterligare arkeologiska förundersökningar utöver de som genomförs i samband med Trafikverkets järnvägsplan. Ett samråd med Länsstyrelsen har genomförts.
- Plangränsen vid arbetstunnelmynningen vid Skår har anpassats till järnvägsplanens utbredning.
- Vid Station Centralen kompletteras planförslaget för alla tekniska anläggningar som sticker upp ovan jord med en maximal totalhöjd angiven som +-höjd. Detta för att tydliggöra att Trafikverkets minsta höjd kan byggas med god marginal.
- Planhandlingarna ändras så att det blir möjligt att bygga ett planterbart bjälklag över Trafikverkets anläggning på en sträcka öster om Skansen Lejonet istället för en övertäckning av tråget med allmän platsmark park.
- Anläggningen vid Fogelbergsparken har till granskningen ändrats så att den stämmer med tidigare illustration, d.v.s. en maximal exploateringsgrad på 50 kvm.

Birgitta Lööf  
Planchef

Filip Siewertz  
Planarkitekt

