



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

Datum: 2015-09-29

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, Lorensberg, 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 MED MERA

**Inom stadsdelarna Olskroken, Gullbergsvass, Vasastaden, Annedal,
Landala, Guldheden, Johanneberg, Heden, Skår och Kallebäck**

Granskningsutlåtande

Innehåll

Granskningsutlåtande	2
Handläggning	2
Läsanvisning	3
Sammanfattning	3
Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer	4
Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal.....	7
Juridik/Handläggning	9
Kommunikation	10
Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö	10
Nollalternativ.....	12
Riksintresse	12
Servicetunnel för utrymning	12
Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken	13
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer	16
Kommunala nämnder och bolag m.fl.....	16
Statliga och regionala myndigheter m.fl.	28
Sakägare	37
Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende	62
Övriga.....	68
Ändringar	114

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 25 november 2014 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 10 december 2014 – 27 januari 2015. Förslaget har under denna tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Läsanvisning

Aktuell granskningsprocess för ändring av detaljplaner och detaljplan för järnvägstunneln är till för att möjliggöra byggandet av stationsuppgångar samt Västlänkens nödvändiga tekniska anläggningar och mynningar längs tunnelns korridor. Det är på detta man kunde lämna synpunkter under granskningstiden fram till 27 januari 2015. Granskningsutlåtandet ger svar på sakfrågor rörande detaljplanen. Trafikverket är genom sin Järnvägsplan ansvariga för projektets genomförande. Göteborgs Stad och Trafikverket har ett nära samarbete i projektet varför granskningsutlåtandet i viss mån även ger svar på synpunkter rörande genomförandet och nyttor av projektet.

Inkomna yttranden berör i stora delar samma frågor. Sådana frågor tas därför upp och kommenteras samlat under teman i avsnittet *Sammanfattning*.

Efter sammanfattningen återges alla inkomna yttranden i förkortad form, och kommenteras vid behov. På grund av omfattningen av synpunkter som inkommit så har yttrandena förkortats för läsbarhetens skull, i synnerhet de som inte rör detaljplanen. Alla yttranden finns att läsa i sin helhet i stadsbyggnadskontorets diarium under diarienummer 0635/11 och 0486/13.

Sist i dokumentet redogörs de ändringar som har skett i planhandlingarna inför antagande.

Sammanfattning

Totalt har drygt 300 yttranden inkommit till Stadsbyggnadskontoret. Drygt 70 fastighetsägare och boende i stadsdelen Skår/Jakobsdal har inkommit med synpunkter angående järnvägens sträckning under stadsdelen. Cirka 90 personer har också skickat samma eller liknande yttrande som nätverket Trädplan har skickat in, vilket till stor del berör projektets påverkan på naturvärden. I övrigt har många fastighetsägare och boende framfört kritik mot projektet som helhet och hänvisar till projektets kostnader och risker, så som risk för sänkta grundvattennivåer, sättningar och buller.

Samråd kring kulturmiljö

De synpunkter som har lett till störst ändringar efter granskningen är de som har rört skador på riksintresset för kulturmiljö. I regeringens beslut om tillåtlighet följde sex villkor där ett handlar om påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Samråd kring tillåtlighetsvillkoret har hållits i Trafikverkets regi under våren, vilka Göteborgs stad har deltagit i tillsammans med Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet. I Trafikverkets ansvar ingår att utarbeta en handlingsplan för tillvaratagande av kulturmiljö. Handlingsplanen ska fungera som styrning när det gäller hanteringen av kulturmiljöfrågor och den övergripande målsättningen är att förebygga skador och minimera påverkan på värdefulla kulturmiljöer och riksintressen. Även åtgärds- och kontrollprogram tas fram i projektet.

Resultatet efter vårens arbete är att Länsstyrelsen har tillstyrkt järnvägsplanen efter revideringar 150817. Länsstyrelsens bedömning är att järnvägsplanen innebär påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård. I en avvägning mellan riksintresset för kommunikation och riksintresset för kulturmiljövård bedömer Länsstyrelsen att riksintresset för kommunikation skall ges företräde. Trafikverket har inom den tillåtlighetsprövade korridoren gjort anpassningar av järnvägsplanen för att så långt som möjligt minska skadan på kulturmiljön. Länsstyrelsen bedömer att Trafikverkets åtgärder för att minska påverkan på riksintresset uppfyller de krav som rimligen kan ställas i detta skede.

Arbetet med att uppfylla villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut, i de delar som avser skedet efter järnvägsplanen, fortsätter efter att järnvägsplanen skickas in för prövning. Som en del i detta tar Trafikverket fram en handlingsplan för kulturmiljö med tre bilagor, Fornlämningar, Byggnader och Det gröna kulturarvet. Trafikverket har för detta skede i processen kommit till en godtagbar nivå i framtagandet av både handlingsplanen och bilagorna. Handlingsplaner och åtgärdsprogram kommer bland annat att hantera möjligheter att införliva och synliggöra fornlämningar, liksom utformning av överdäckningen vid Skansen Lejonet.

De förändringar i detaljplaneförslaget som påverkar de kulturhistoriska värdena och som inarbetats efter granskningen är: Skansen Lejonet och överdäckning, Brandgasschakt vid Smyrnakyrkan och skydds- och varsamhetsbestämmelser för Johannebergs Landeri. Läs mer om dessa ändringar nedan, under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*. Vissa återställningsåtgärder kommer att framgå i de detaljplaner som tas fram kring stationsuppgångarna.

Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer

Flertalet yttranden har gällt byggtidens konsekvenser. Detaljplanen beskriver driftskede, alltså en situation efter att Västlänken har invigts. Byggtiden hanteras i järnvägsplanen som Trafikverket tar fram, vilken ställdes ut i december 2014 och tillstyrktes av Länsstyrelsen den 26 augusti 2015. Länsstyrelsen har även godkänt den miljökonsekvensbeskrivning som utgör underlag till järnvägsplanen under november 2014. I järnvägsplanen redovisas en etappvis utbyggnadsordning samt ett förslag för vilka ytor som kan komma att användas under byggtiden för byggbodar, ytor för arbetsfordon etc. Göteborgs Stad har en dialog med Trafikverket om dessa ytor och förutsätter att boendekvalitet med mera bibehålls under byggtiden. Trafikverket ansvarar för att förhandla och skriva erforderliga avtal med de fastighetsägare och nyttjanderättshavare som berörs av järnvägsplanen.

Tekniska lösningar finns som underlag till järnvägsplanen. Alla detaljlösningar finns inte framme i detta skede utan kommer att bestämmas först när entreprenörer är antagna. I nästa skede när förfrågningsunderlag tas fram, kommer Trafikverket att ställa krav på entreprenören avseende buller och andra störningar så att krav i järnvägsplanen och lagstiftningen uppfylls. Den exakta utformningen av kraven och styrmedlen avgörs vid framtagande av förfrågningsunderlag och kontrollprogram.

Västlänken utgör en del av Västsvenska paketet, som Göteborgs Stad medfinansierar. Utgångspunkten är att medel från Västsvenska paketet ska användas för att återställa allmän plats och övriga anläggningar som påverkas av Västlänken.

Synpunkter har inkommit med frågor om erfarenheter av liknande projekt. Varje projekt har unika förutsättningar och Trafikverket tar del av erfarenheter från större tunnelbyggen som exempelvis Götatunneln och Citybanan. Byggtidsplanering för Västlänken redovisas i Trafikverkets "Byggbeskrivning", "Så bygger vi" och "Samrådshandling lägesrapport november 2013" som finns på Trafikverkets hemsida.

Buller och vibrationer

Under byggtiden påverkas stadsmiljön främst vid öppna schakt och vid tunnelmynningar. Påverkan är övergående även om arbeten kan pågå i flera år. Uppskattade tider för tillfälligt nyttjande och restriktioner för enskilda platser framgår av bilaga 2 till järnvägsplanen. De mest påtagliga och största störningarna på stadsmiljön uppkommer i samband med betongtunnelarbeten för de tre nya stationerna Haga, Korsvägen och Centralen. Ett kontrollprogram för buller och vibrationer under byggtiden kommer att tas

fram. De konkreta åtgärderna tas fram i samband med projektering och byggande. Riktvärden för byggbuller är strängare under kvällar, nätter och helger än under dagtid. Trafikverket och Göteborgs Stad kommer att arbeta vidare med byggskedet för att upprätthålla tillgänglighet och framkomlighet samtidigt som trafikökning minimeras på de stråk som påverkas.

Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket utföra kontroller av buller och vibrationer. Trafikverket har upprättat en underlagsrapport till den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ställdes ut i samband med järnvägsplanen i december 2014. Underlagsrapporten (Underlagsrapport - Ljud, stömljud och vibrationer) beskriver konsekvenser från buller, vibrationer och stömljud under driftskede 2030 och byggskede 2020. Ur underlagsrapporten står följande:

Där tunneln går i berg är det som kan störa fastigheter i driftskedet stömljud.

Trafikverket har i samråd med bland annat Länsstyrelsen tagit fram krav för stömljud som ska uppfyllas i driftskedet för Västlänken. Följande krav har ställts på maxvärden:

- 25-30 dBA i konsertsalar, opera, ljudstudios och andra känsliga byggnader
- 30 dBA i bostäder, vårdlokaler, kyrkor och hotell
- 35 dBA i teatrar, skolor, bibliotek, konferenscentra
- 40 dBA i kontor och liknande utrymmen

Beräkningarna över stömljud visar att det genomgående kommer att behövas åtgärder utmed stora delar av tunnelavsnitten. Åtgärder för att klara projektspecifika krav bedöms dock som genomförbara.

Under byggskedet kommer störningarna att vara mer omfattande. Vibrationer vid spontning, pålning och kompaktering av jordmassor är exempel på arbeten som inte kommer att kunna reduceras i någon större utsträckning. Denna typ av arbetsmoment får anpassas till särskilda tider på dygnet för att begränsa störningar så mycket som möjligt. I andra fall kan arbetsmetoder behöva ses över för att reducera störningar.

Bestämmelse om stömljud kompletteras så att den gäller järnvägsanläggning inklusive järnvägstrafik för att förtydliga att bestämmelsen gäller även för ventilationsanläggningar. Bestämmelsen lyder nu att maximalt stömljud inomhus i bostäder inte får överskrida 30 dB(A) på grund av stömljud från järnvägsanläggning inklusive järnvägstrafik.

Byggtrafik

Göteborgs Stad har haft kontinuerlig kontakt med Trafikverket gällande järnvägsplanen för att se till att största möjliga hänsyn tas till staden och dess medborgare. Under byggskedet kommer Göteborgs Stad ha en genomförandeorganisation som kommer att samarbeta med Trafikverket samt företräda staden och dess medborgare för att minimera negativa konsekvenser så långt det är möjligt. Under byggnation kommer trafiken att påverkas med avstängningar, omläggningar, tillfälliga hållplatser etc. med ambition att upprätthålla god framkomlighet för alla trafikslag.

Särskilda behov från verksamheter och intressenter har börjat samlas in och Räddningstjänstens allmänna krav för insatser beaktas. Längre fram kommer dialogforum att skapas med Räddningstjänsten, SOS Alarm och övriga byggprojekt inom staden. Fokus kommer ligga på tillgänglighet till stadens funktioner och gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, utryckningsfordon samt leveranstrafik kommer att prioriteras i de fall inskränkningar i framkomligheten behöver göras. Längre fram kommer trafiksimuleringar

att genomföras för att säkerställa de trafiklösningar som tas fram. I detta skede har trafiksimuleringar använts för att bedöma möjliga konsekvenser av trafikens omfördelning i byggskedet.

Masshantering

En masshanteringsplan har upprättats och redovisas i Trafikverkets byggbeskrivning kapitel 2. Trafikverket fortsätter att inventera och hitta lämpliga avsättningsområden för massor. Masshanteringsplanen hanteras även inom ramen för villkoren för regeringens tillåtlighetsbeslut och ett arbetet med att ta fram planer för masshantering och masstransporter bedrivs i samråd med länsstyrelsen och staden. Resultat från det arbetet kommer att presenteras för myndigheterna innan byggstart.

En bedömning av volym förorenade massor redovisas i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning avsnitt 11.2.1 "Förorenade områden". Arbetet med att identifiera förorenade massor fortsätter i projekteringsskedet. Se vidare miljökonsekvensbeskrivningen avsnitt 11.6 "Fortsatt arbete".

Grundvatten

Sättningsskador kan bland annat uppstå till följd av grundvattensänkning. Dels till följd av rötskador på trägrundläggningar, dels till följd av så kallade konsolideringssättningar i leran. I projekteringsskedet kommer Trafikverket att utforma anläggningen så att icke acceptabla skador på omgivningen till följd av grundvattenpåverkan undviks. Under byggskedet kommer även skyddsåtgärder att vidtas för att skador på kringliggande känsliga fastigheter ska kunna undvikas. I de tillstånd som krävs för byggverksamheten som påverkar vatten, kommer Mark- och miljödomstolen fastställa villkor som ska se till att inga byggnader, kultur- eller naturvärden skadas. I det kontrollprogram för grundvatten som fastställs av Länsstyrelsen kommer det finnas åtgärdsnivåer som bland annat är anpassade efter nivån på byggnaders rustbäddar. Om grundvattennivån sjunker kan Trafikverket antingen utföra ytterligare tätningsarbeten, infiltrera vatten eller vidta andra åtgärder som förhindrar att skada uppkommer.

Besiktningar och dolda fel

Trafikverket kommer att genomföra besiktningar och mätningar både före, under och efter arbetenas genomförande för att styra produktionen under byggandet av Västlänken. Inför byggskedet kommer noggranna utredningar och riskbedömningar att genomföras med hänsyn till arbetenas påverkan på omgivande byggnader och mark. Under byggskedet görs kontrollmätningar av olika parametrar som till exempel markrörelser, vibrationer och grundvattennivåer för att anpassa produktionsmetoder och skyddsåtgärder.

Mätvärden kommer kontinuerligt att jämföras med de uppsatta larm- och åtgärdsnivåerna. På detta sätt ges möjlighet att styra produktionen så att skador inte uppkommer. Trafikverket arbetar nu med att hitta lösningar på hur man kan göra mätresultaten tillgängliga på ett lämpligt sätt.

Trafikverket försöker syna så många ytor som möjligt men flyttar inte på tyngre möbler och dylikt. De ytor som man inte kommer åt att besiktiga noteras som dolda/delvis dolda. Om det vid efterbesiktningen har uppstått några förändringar från tidigare besiktningar så kommer Trafikverket att göra en utredning för att ta reda på om det finns ett orsakssamband mellan uppkomna förändringar och utbyggnaden av Västlänken. Äldre skador som dokumenterats före byggstart ersätts inte av Trafikverket.

På motsvarande vis kommer man hantera de dolda och delvis dolda ytor som man i förbesiktning inte kommer åt. Finns det exempelvis en spricka på en vägg som man inte

kommit åt att besiktiga vid förbesiktningen så kommer Trafikverket även där behöva utreda om denna spricka kan ha ett orsakssamband med Västlänken.

Provtryckning av eldstäder utförs vid förbesiktningen som görs strax innan byggstart. Omfattning av vilka eldstäder som ska provtryckas pågår. Trafikverket samlar in uppgifter om eldstäder från skorstensfejarmästarregistret och får här uppgifter om eldstäder är i bruk eller inte.

Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare

Flertalet fastighetsägare vill försäkra sig om att projektet ansvarar för eventuella skador på fastigheter som projektet kan medföra.

Grundprincipen är att berörda fastighetsägare, tomträttshavare och nyttjanderätthavare ska vara ekonomiskt skadelösa under och efter järnvägsbygget och att Trafikverket hanterar intrångs- och ersättningsfrågor utifrån gällande lagstiftning.

Ersättning utgår för mark som tas i anspråk permanent eller tillfälligt för järnvägsprojektet. Ersättning kan även utgå för skador om det finns ett orsakssamband mellan uppkommen skada och projektet. Ersättningen kan antingen överenskommas i avtal eller fastställas av vederbörlig rättsinstans (lantmäteriet eller domstol).

Trafikverkets ansvar kan innebära att de utför förebyggande åtgärder, åtgärda skador som uppkommit eller ersätter fastighetsägare, både vad avser värdeminskning på fastigheter, skador, tillfälliga intrång och störningar. Ersättningen för intrång på fastigheter kan antingen överenskommas i avtal mellan Trafikverket och fastighetsägare eller beslutas i lantmäteriförrättning. Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket utföra kontroller av grundvattennivåer, sättningsskador mm. Man inhämtar också information om grundläggning mm för fastigheter som kan beröras av byggnationen.

Formerna för skaderegleringen kan komma att regleras i Mark- och miljödomstolens beslut om att medge tillstånd att anlägga järnvägstunneln. Till exempel kan det föreskrivas att Trafikverket under en 10-årsperiod ska utreda förekomsten av sättningar samt vid behov ersätta dessa skador. Uppstår det skador efter den föreskrivna utredningstiden kan dessa skador under vissa förutsättningar ersättas enligt bestämmelserna om så kallade oförutsedda skador – utgångspunkten är dock att skaderegleringen ska ha en sådan utformning och omfattning att alla förutsebara skador till följd av verksamheten upptäcks och skaderegleras under denna period.

I de fall det finns behov kommer Trafikverket att erbjuda ersättningsboende under den mest störande delen av byggtiden.

Befintliga anläggningar för bergvärme, och hur de som kommer i direkt konflikt med tunnelarna ska ersättas, behandlas i samråd inför tillståndsansökan enligt miljöbalken för projekt Västlänken. Ersättning ges för befintlig bergvärmeanläggning som påverkas negativt av Västlänken. Det gäller även för de fastighetsägare som har långt framskridna planer på att anskaffa bergvärmeanläggning inom sin fastighet, exempelvis de som kan visa på ett gällande tillstånd från miljöförvaltningen.

Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal

Drygt 70 fastighetsägare och boende i stadsdelen Skår/Jakobsdal har inkommit med synpunkter angående järnvägens sträckning och visat stor oro över vibrationer och sättningar på fastigheter i området. I järnvägsutredningen hade sträckningen ett västligare läge vilket nu har ändrats till ett läge längre österut.

Den föreslagna sträckningen ligger inom den av regeringen tillåtna korridoren. Läget i korridoren styrs av spårgeometrin och möjligheten att passera under Gårdatunneln och motorvägen. Trafikverkets bedömning är att en sträckning genom Liseberg ger en mindre skada på enskilda och allmänna intressen. Till skillnad från järnvägsutredningen så utförs nu en dubbelspårstunnel medan det i järnvägsutredningen var två tunnlar, en väster om och en öster om den nu föreslagna spårdragningen. I järnvägsutredningen placerades dessutom tunneln i Örgrytevägen.

Beslutad hastighet är 80 km/h. Endast i yttersta nödfall, som exempelvis för att undvika skada på riksintressen för kulturmiljö, har avkall gjorts på detta krav. Västlänkens placering i korridoren vid norra Liseberg är nu föreslagen för att under byggtiden inte komma i konflikt med Örgrytevägen och för att tunneln blir drygt 100 meter kortare för resenärerna. Detta läge i kombination med kravet på kurvradie medför ett östligt läge under Jakobsdal.

Ett västligare läge för tunneln skulle innebära en sämre spårlinje vilket ökar slitaget och därmed underhållskostnaden för anläggningen. Även kapaciteten totalt i järnvägssystemet påverkas vid lägre hastigheter. En sämre spårlinje riskerar även att öka buller och stomljud eftersom vissa tåg då "ligger an" rälsen på ett ofördelaktigt sätt.

Om hastigheten i kurvan minskas och en sämre spårstandard skulle väljas ger detta maximalt en förflyttning av spårstunneln med cirka 40 meter västerut i höjd med Pipblåsaregatan. Oavsett läge för tunneln fokuserar projektet självklart på att begränsa läckage in i tunneln. Detta för att inte riskera att påverka omgivningen i form av grundvattensänkningar, vilka i sin tur kan påverka byggnader.

Vad gäller risk för skador i form av buller, vibrationer och stomljud i Jakobsdal kommer Trafikverket att installera stomljudsdämpning så att riktvärden inte överskrids. Dessa åtgärder utformas i detalj under projekteringskedet.

En grundprincip för Trafikverket är att berörda fastighetsägare ska vara ekonomiskt skadelösa under och efter järnvägsbygget.

För buller (så kallat stomljud) i driftskedet visar analyserna att riktvärden för stomljudsnivåer kommer att överskridas i Jakobsdal under driftskedet om inga åtgärder utförs. Av järnvägsplanens planbeskrivning framgår att på den aktuella sträckan förses därför spårren med elastisk befästning så att riktvärden klaras. Dessa åtgärder utformas i detalj under projekteringsarbetet (se Trafikverkets planbeskrivning figur 4.11). Vilka stomljudnivåer som ska klaras anges i detaljplanen samt i bilaga 1 till Trafikverkets plankarta. Störande vibrationer bedöms inte uppkomma under driftskedet.

Ett kontrollprogram för buller och vibrationer under byggtiden kommer att tas fram. De konkreta åtgärderna tas fram i samband med projektering och byggande. Erbjudande om alternativt boende under en begränsad del av byggskedet kan bli aktuellt om andra åtgärder är otillräckliga. Riktvärden för buller och vibrationer redovisas i Trafikverkets Miljökonsekvensbeskrivningen (kap 14).

Vissa fastighetsägare och verksamhetsutövare, såsom Liseberg, berörs till mycket stor del av utbyggnaden av Västlänken. Bland annat kommer ett par byggnader inom Liseberg att rivas, vilket sammanfaller med Lisebergs utvecklingsplaner. Flera andra utrymmen kommer att tas i anspråk under byggtiden och en mängd ledningar inom området behöver läggas om. Efter att Trafikverket fattat beslut om att föreslå Västlänkens sträckning i den södra delen av korridoren som ingår i Regeringens tillåtighetsbeslut inledde Trafikverket diskussioner med Liseberg kopplat till att försöka minimera rörelseskada. Regelbundna möten har hållits mellan Trafikverket och Liseberg gällande in-trånget och för att minimera skadan på Lisebergs verksamhet. Sträckningen är dock

något som Trafikverket föreslår och i det beslutet ingår en rad överväganden mellan samtliga intressen.

Flera yttranden har velat ta del av protokoll från möten mellan Trafikverket och Liseberg, rörande tunneldragningen. Mötena protokollförs inte utan respektive part tar minnesanteckningar. Minnesanteckningarna görs inte offentliga eftersom de är en del i en pågående förhandling, om ersättning i intrångsfrågan och skadeförebyggande åtgärder.

Trähusbebyggelsen i Jakobsdal är med i Göteborgs Stads bevarandeprogram "Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg" från 1999. Programmet har målsättningen att skydda och vårda bebyggelse som speglar kommunens utveckling. Detaljplanen motsätter sig inte programmet gällande bebyggelsen i Skår/Jakobsdal. Trafikverket ansvarar för genomförandet av järnvägstunneln och har höga krav gällande skydd på befintlig bebyggelse under genomförandetiden.

Angående bergvärmeanläggningar, se i avsnittet *Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare* under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

Servicetunnel Skår / Byggtrafik

Oro har framförts över den byggtrafik som skall ledas från och till servicetunneln i Skår, både på grund av närheten till Skårsskolan och på grund av vibrationer som byggtrafiken kan komma att leda till på Sankt Sigfridsgatan.

Arbetsfordon till och från aktuell servicetunnel kommer inte att passera i direkt anslutning till Skårsskolan, det vill säga varken via Gulsparvgatan eller via Skårgatan. Byggtrafiken kommer att så fort som möjligt ansluta till de större lederna och i detta fall via Sankt Sigfridsgatan söderut på cirka 60 meters avstånd från skolan.

Från tunnelmynningen kommer trafiken att ledas söderut till E6/E20 och E40 via en liten del av Sankt Sigfridsgatan. Byggtrafiken kommer alltså inte att passera öster om till exempel Jakobsdalsgatan eller Laboratoriegatan.

Servicetunnel med mynning vid Topeliusgatan har valts bort eftersom den skulle medföra störningar från byggtrafik för bostadshus i närheten. Spårtunnelns påslag har valts bort som arbetstunnel eftersom tunnelarbetena skulle bli mindre effektiva och medföra störningar för trafiken på E6/E20 och E40. I det fortsatta arbetet ingår att finna lösningar som begränsar olägenheter och risker med tillfälliga transportvägar.

Avseende träden vid servicetunnelmynningen i Skår arbetar Stadsbyggnadskontoret för att ge goda förutsättningar för ett återställande av så mycket naturmark som möjligt ovanpå tunnelmynningen.

Juridik/Handläggning

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 har hållits mellan Länsstyrelsen, Trafikverket och Göteborgs Stad under våren 2015.

Kravet på en genomförandebeskrivning gällde i den gamla Plan och Bygglagen (1987:10). Aktuell detaljplan följer plan och bygglagen från 2010. I planbeskrivningen, i kapitlet *Detaljplanernas innebörd och genomförande* finns ändå en genomförandedel

beskriven. Trafikverket ställde ut sin järnvägsplan för granskning i december 2014 vilken mer omfattande behandlar genomförandefrågorna.

Tiden för Stadsbyggnadskontorets granskning var sju veckor, från 10 december 2014 till 27 januari 2015. Granskningstiden behöver anpassas efter förutsättningarna i det enskilda ärendet men skall pågå under minst två veckor enligt Plan- och bygglagen (2010:900) 5 kap 18 §. Eftersom granskningstiden sammanföll med julhelgen och på grund av omfattningen av projektet förlängdes alltså tiden till sju veckor.

Tiden för Trafikverkets granskning av järnvägsplanen var också sju veckor, från 10 december 2014 till 30 januari 2015. Den ska vara minst 3 veckor enligt Förordning om byggande av järnväg (SFS 2012:708).

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 om du är granne till området.

Beslutet att anta detaljplanen kan överklagas under tre veckor, räknat från när kommunen meddelar på sin anslagstavla att planen är antagen. Överklagandet skickas till Stadsbyggnadskontoret, som sedan skickar det vidare till Länsstyrelsen.

Kommunikation

Projektet Västlänken har fått in ett antal synpunkter gällande dialogen i projektet. Kommunikationsstrategi för projektet såväl som för allt arbete på stadsbyggnadskontoret bygger på en öppen dialog i ett så tidigt skede som möjligt. Detta gäller för både medborgare och remissinstanser.

Stadsdelsförvaltningarna har varit med under processen och dessutom yttrat sig under samrådsskedet. Utöver det har projektet haft ett antal möten med dessa men det finns möjlighet att jobba ännu tätare.

Stadsbyggnadskontoret fortsätter att samverka med Trafikverket för att löpande kunna ge en så bra bild som möjligt av det som sker. Samtidigt kan samverkan orsaka otydligheter för medborgarna då rollerna kan vara otydliga om man inte är insatt i arbetet. Vår ambition är att skapa så stor tydlighet som möjligt i hela arbetet och speciellt gällande var och när synpunkter kan lämnas.

Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö

De synpunkter som har lett till störst ändringar efter granskningen är de som har rört skador på riksintresset för kulturmiljö. Samråd kring tillåtlighetsvillkoret för kulturmiljö har hållits under våren, vilka Göteborgs stad har deltagit i tillsammans med Länsstyrelsen och Trafikverket. Läs mer i början av sammanfattningen.

Träd och grönområden

En av bilagorna till järnvägsplanens Handlingsplan för tillvaratagande av kulturmiljö handlar om det gröna kulturarvet. Målsättningen med bilagan är att förebygga skador och minimera inverkan på värdefulla träd och grönområden, samt återställa och utveckla de miljöer som kommer att påverkas. De områden som berörs beskrivs översiktligt i bilagan. En modell för hantering av träd som berörs har arbetats fram i fyra steg. Steg 1 och 2 går ut på att identifiera de zoner som påverkas av projekten längs järnvägssträckningen, inventera och bedöma träden och ta fram en plan för fortsatt hantering. Även en prioriteringsordning av åtgärder för träden har tagits fram: I första hand ska träd så långt

det är tekniskt möjligt och ekonomiskt försvarbart bevaras på plats. I andra hand ska träd flyttas till annan växtplats tillfälligt under den tid järnvägsprojektet genomförs för att sedan flyttas tillbaka. I tredje hand ska träd flyttas permanent till annan växtplats inom närområdet. I fjärde hand ska träd flyttas till annan växtplats i staden. I sista hand ska träd som måste tas ned ersättas med likvärdiga träd.

Till handlingsplanen hör också ett åtgärdsprogram för bevarande av träd. Målsättningen med åtgärdsprogrammet är att ned till individnivå för träden kunna hantera dessa under byggnationen för att kunna förebygga skador och minimera inverkan på värdefulla träd och grönområden, samt att återställa och utveckla de miljöer som kommer att påverkas av projekten. Åtgärdsprogram 2015-06-15 sammanfattar de kunskaper arbetsgruppen hittills samlat fram till steg 2 i hanteringsmodellen och på vilket sätt det fortsatta arbetet med steg 3 och 4 i åtgärdsprogrammet kommer att hanteras under projektens gång.

Både Handlingsplanens bilaga om det gröna kulturarvet och åtgärdsprogrammet har utvecklats genom en arbetsgrupp med personer från Göteborgs stads park- och naturförvaltning, Kulturförvaltning och Stadsbyggnadskontor samt Trafikverket och externa experter inom området. Arbetsgruppens syfte har varit att ta fram en helhetssyn kring hanteringen av de träd som berörs av projekten.

Trafikverket har också påbörjat framtagandet av kontrollprogram för träd som ska vara klart hösten 2015.

Genomförandeavtalet som ska träffas mellan Trafikverket och Staden kommer att hänvisa till handlingsplanen och åtgärdsprogrammet för bevarande av träd, enligt ovan. Genomförandeavtalet kommer även att reglera att Trafikverket ska ersätta staden för träd som tas ner och för skador som kan uppkomma på mark och träd i samband med järnvägsprojektet.

Haga Kyrkoplan

Brandgasschakt på Haga kyrkoplan har tagits bort ur planhandlingarna. I antagandehandlingarna finns endast möjlighet att placera brandgasschakt på torget utanför Smyrnakyrkan. I järnvägsplanens planbeskrivning står att brandgasschaktet kräver 100kvm öppen ventilationsarea men är möjlig att anpassa till den befintliga torgmiljön. Det gallerförsedda schaktet placeras så att intrång i Haga kyrkoplan undviks. I järnvägsplanen beskrivs även att ljusschakten i parken norr om Hagakyrkan är borttagna.

Johannebergs Landeri

Landeribyggnaden får skyddsbestämmelse i form av q4 – Särskilt värdefull byggnad som omfattas av 8 kapitlet 13§ PBL. Byggnaden får inte rivas. Byggnadens grund, fasader och tak ska bevaras så att dess kulturhistoriska kvaliteter, arkitektoniska egenart och betydelse i stadsrummet inte förvanskas. De egenskaper och karaktärsdrag som ska bevaras och vårdas har angivits i planbeskrivningen, sidorna 38-40.

Landeribyggnaden omfattas även av en varsamhetsbestämmelse k1 – Särskilt värdefull byggnad som omfattas av 8 kapitlet 17§ PBL. De karaktärsdrag och värden hos byggnadens interiör som angivits i planbeskrivningen sidorna 39-40 ska särskilt beaktas vid eventuell ändring, så att detta sker på ett varsamt sätt.

Planbeskrivningen kompletteras med en värdebeskrivning som planbestämmelserna hänvisar till.

Skansen Lejon och överdäckning

Under granskningen medgav planen en överdäckning av tråget öster om Gullberget. Bestämmelse är nu ersatt med ett krav på överdäckning på 35 meter.

Genom att däcka över en del av tråget öster om Gullberget kan topografin delvis återställas och kulturmiljön återfå delar av sitt visuellt pedagogiska värde. En överdäckning bidrar till att säkerställa en grön zon runt Gullberget så att den monumentala framtoningen inte ska gå förlorad. Utöver den tvingande överdäckningsbestämmelsen tillåts en längre överdäckad sträcka för eventuellt kommande behov, upp till totalt fyrtio meter.

Under arbetet med järnvägsplanen har alternativa dragningar av tunneln studerats för att begränsa negativa konsekvenser. Vid Skansen Lejonet har ett alternativ norr om skansen valts bort eftersom en visuell och fysisk barriär skulle uppstå mellan Gullberget och områden i norr. En placering söder om berget är inte möjlig då befintliga spår in till Göteborgs Centralstation ligger där.

Renströmsparken

I detaljplanen har uppgången vid Renströmsparken ingen byggrätt. De ändringar som skett i järnvägsplanen kommer därför inte att avspeglas i detaljplanen. I kommande detaljplaner vid utveckling av området (till exempel Campus Näckrosen) kan stationsbyggnaden och uppgångens läge studeras vidare. Dock har järnvägsplanen förändrats något sedan granskningen när det gäller stationsbyggnaden. Placeringen är nu något indragen mot norr för att upprätthålla den viktiga siktlinjen mot Lorensbergs villastad och de kulturvärden som bebyggelsen utgör. Storleken på byggnaden hålls nere för att påverka platsen så lite som möjligt. Med en varsam utformning som får byggnaden att smälta in i omgivningen kan parklandskapet fortsätta att dominera intrycket av platsen.

Ventilationsanläggningen har byggrätt i detaljplanen för järnvägstunneln. Denna skall så långt som möjligt döljas av befintlig vegetation. Den tekniska anläggningens utformning kommer att studeras både i stadsutvecklingsprogrammet för Korsvägen och i de kommande detaljplanerna för universitetsområdet.

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 samråtts med både Trafikverket och Länsstyrelsen som även har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen.

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.

Servicetunnel för utrymning

Flera yttranden har visat oro för möjligheten till utrymning av tunneln. Säkerhetslösningen har tagits fram av Trafikverket i samråd med Räddningstjänsten Storgöteborg som gjort bedömningen att trafikanternas möjlighet till självutrymning är god och säkerhetsmässigt i nivå med annan ny infrastruktur under mark.

I järnvägsutredningen (2007) var huvudalternativet att det längs hela Västlänkens tunnel skulle gå en parallell servicetunnel. I arbetet med järnvägsplanen har studier visat att själva servicetunneln inte behöver vara ett krav. Det avgörande är att klara de funktioner med bland annat utrymning som servicetunneln eller serviceschakt ska lösa. I arbetet med Trafikverkets järnvägsplan och systemhandling har verifierande analyser utförts för olika brandfall i tunneln. Dessa har jämförts med utrymningsberäkningar över hur snabbt resande utrymmer från tunneln under flera olika personbelastningar och scenarion för brand. Brandberäkningar och utrymningsberäkningar har verifierat att serviceschakt är en lika säker lösning för de utrymmande som en servicetunnel är.

Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken

En stor del av inkomna privatpersoners yttranden under samrådstiden har varit övergripande kritik till projektet Västlänken, politikernas arbete och övergripande frågor som trängselskatten och kollektivtrafiken i kommunen.

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 Brunnsparken får en avlastning i och med de nya stationerna Haga och Korsvägen, tunnelns dragning gör att genomgående trafik kan ske utan byten på Centralstationen. 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 lokaltrafiken 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 CO₂-utsläppen från byggtiden vara cirka 15 år.

Västlänkens sträckning och stationer

Västlänkens planerade sträckning har i flera yttranden kritiserats vara samhällsekonomiskt ineffektiv i jämförelse med alternativa lösningar. Stadsbyggnadskontoret vill förtydliga att ett flertal alternativa sträckningar, däribland utflyttning av delar av Centralstationen till Gårda, har varit under utredning och föregått de politiska beslut som fattats på nationell och kommunal nivå. Under programsamrådet för Västlänkens planområde studerades ett flertal alternativ, men dessa valdes bort då nuvarande förslag visat sig vara det som bäst bidrar till att de uppställda målen uppfylls.

Beslut är fattat om Västlänkens sträckning och antalet stationer, programmet antecknades av byggnadsnämnden 13 juni 2006. För att ta del av tidigare gjorda utredningar hänvisas till de underlagsrapporter som redovisas nedan, under rubrik *Utredningar*.

Alternativa lägen har studerats för Västlänken i sin helhet men även för stationslägen och ytterligare detaljer kring dessa. I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning finns den övergripande beskrivningen av alternativen som studerats.

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 Brunnsparken och Station Centralen då resenärer till och från de västra och sydvästra delarna av staden får bättre möjligheter för pendling, bland annat genom Station Hags 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. Läget är också valt med hänsyn till omgivning, såväl byggnader som kulturmiljö. Projektet har haft som mål att undvika att riva fastigheter och 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.

Kostnader

Kostnaden för projektet är beräknad till 20 miljarder kronor i 2009 års prinsnivå, vilket Trafikverket håller fast vid. Samhällsekonomi har redovisats både i samband med järnvägsutredningen och inför arbetet med de nationella planerna 2010 och 2014. Nettonuvärdeskvoten 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 Hissingsbron och kollektivtrafiksatsningar. Paketet finansieras av Staten, Göteborgs Stad, Trängselskatten, Västra Götalandsregionen och Region Halland.

Flera yttranden hänvisar till resultatet av folkomrösningen om trängselskatt. 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 Västra Götalandsregionen med hur stadens lokala kollektivtrafik kan stärkas.

Västlänken är ett K2020-projekt. I K2020 har det framtida kollektivtrafiksystemet inklusive Västlänken studerats. (www.k2020.se) Nu pågår ett arbete i Västra Götalandsregionens regi om Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal och Partille.

Utredningar

Följande utredningar 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*

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

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

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. Fastighetsnämnden

Tillstryker förslaget till detaljplan med kommentaren att placering av tekniska anläggningar ovan mark bör ses över så att de överensstämmer med intentionerna i de kommande och pågående planarbetena för stationerna.

Kommentar:

2. Göteborgs Hamn AB (GHAB)

Göteborgs Hamn AB (Hamnbolaget) har inga synpunkter på själva Västlänken som järnvägstunnel men vill framföra nedanstående då bland annat genomförandet av järnvägstunneln har en koppling till Göteborgs hamn och dess utveckling.

- Det är viktigt att godstrafiken på järnvägsnätet inte marginaliseras i proportion till persontrafiken utan att tillräcklig kapacitet finns i järnvägssystemet för gods.
- Hamnbolaget avser att lämna in ansökan för tillstånd enligt Miljöbalken för bland annat vattenverksamhet och hamnverksamhet i oktober 2015 för att under 2018 kunna ta emot överskottsmassor från bland annat Västsvenska paketet.
- Hamnbolaget stödjer och deltar i arbetet med att hitta ny lokalisering åt de verksamheter i Gullbergsvass som måste flyttas vid bygget av Västlänken.
- Hamnbolaget arbetar tillsammans med Trafikverket för att kunna använda överskottsmassor för att bygga ut Ytterhamnarna. Det är viktigt att Trafikverket hittar lämpliga platser längs Göta älv för transport av massor sjövägen till Ytterhamnarna och att hänsyn till detta tas i övriga stadsutvecklingsprojekt i staden.

För att tunnelprojektet ska kunna genomföras enligt beskriven tidplan är det viktigt att Stadsbyggnadskontorets arbete med fördjupning av översiktsplan för områdena Torsviken och västra Arendal prioriteras och behandlar utfyllnad av nya hamnområdet med så väl massor från Västlänken som förorenade massor från de underhållsmuddringar som Hamnbolaget gör var 3-4 år. Underhållsmuddringarna är nödvändiga för att upprätthålla korrekt vattendjup vid kajer och farleder inom Göteborgs hamnområde. Om inte tillräckligt stora ytor för att kunna hantera både massor från Västlänken och förorenade muddermassor tas med i fördjupningen av översiktsplan för Torsviken och västra Arendal så måste Hamnbolaget prioritera och tvingas då prioritera omhändertagande av förorenade muddermassor då det ligger inom bolagets ansvarsområde.

Kommentar:

Ett av Västlänkens syften är att frigöra kapacitet på befintliga spår, vilket ger positiva effekter för godstrafiken.

Stadsbyggnadskontoret begärde 2014 ett utökat uppdrag av byggnadsnämnden för översiktsplanen Torsviken och västra Arendal i syfte att kunna utreda och studera möjligheten till byggande av nya hamnområden vid Risholmen med bland annat massor från Västsvenska paketet. Planarbetet är prioriterat och synkas i möjligaste mån med parallella processer som krävs för att ett mottagande ska vara möjligt vid Västlänkens bygg-

start. Den fördjupade översiktsplanen var på samråd under våren 2015 och finns att hämta på Göteborgs Stads hemsida.

3. Göteborg Energi

Göteborg Energi Nät AB påpekar att befintliga ledningar inom området är i konflikt med detaljplanen och måste flyttas. Samordning mellan de olika planerna för Västlänken och respektive stationsplan är av stor vikt för att kunna flytta de befintliga ledningarna. Det behöver byggas ett nytt ledningsnät på 10 kV och 0,4 kV samt flera transformatorstationer inom området för detaljplanen för att tillmötesgå exploateringsens elbehov.

Nya lägen för befintliga fjärrvärmeledningar har i de flesta fall hittats. Brandgasschaktet som enligt förslaget är placerat på torgytan framför Smyrnakyrkan vid Haga station kan komma i konflikt med en fjärrvärmeledning. Detta får utredas i samband med att kommande projektering som görs av överbyggnaden till Haga station.

Göteborg Energi kräver att det skapas ett utrymme för flyttning av fjärrvärmeledning i Almedalsvägen i höjd med P-hus öster om ÅFs kontorsbyggnad.

Göteborg Energi kräver att det görs riskanalyser inom riskzonen för korsande berganläggningar för fjärrvärmeledningar innan sprängningsarbetena påbörjas och att det görs riskanalyser innan pålningsarbeten för betongtunneldelar påbörjas i närhet av befintliga fjärrvärmeledningar. Detta gäller även vid spontslagning och efterföljande dragning av spont.

Fortfarande efterfrågar Göteborg Energi det övergripande samarbetet mellan projektörer som arbetar med projekt som delvis överlappar varandra ur geografisk synpunkt. För ett flertal av fjärrvärmeledningarna kan det endast göras kortare avbrott för inkoppling under den varma tiden av året (juni-augusti). Tidpunkten kan också påverkas av om fjärrvärmens utnyttjas för fjärrkylaproduktion, som framför allt utnyttjas under sommarmånaderna.

Västlänken skall vid korsning av befintlig bergtunnel beakta fjärrkyla-ledningar så att de ej tar skada eller påverkas av driftstörningar under byggnationen.

Göteborg Energi Gas AB har inga synpunkter på denna övergripande nivå, då remisserna, om ledningsstråkens placering, från Trafikverkets konsulter Cowi och Norconsult har besvarats.

GothNet har många kablar i området som måste beaktas.

Kommentar:

Det finns ett u-område (område för underjordisk ledning) i detaljplanen öster om P-huset i Almedal.

Angående riskanalyser och fjärrvärmeledningar så ansvarar Trafikverket för byggnationen av tunneln och för skador som orsakas av byggnationen. Ansvar kan innebära att man utför förebyggande åtgärder, åtgärda skador som uppkommit eller ersätter skador. Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket utföra kontroller av eventuella skador.

Frågan om skydd av VA-ledningar kommer att tas upp när detaljprojekteringen av tunnelsektionen påbörjas. Detta sker i projekteringsfasen för entreprenadetappen.

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkt om ledningar, transformatorstationer och kablar.

4. Innerstaden Göteborg (ISG)

ISG har inget att invända mot Västlänken som sådan. Infrastruktursatsningar är viktiga för stadens och regionens tillväxt. De är däremot oroade för störningarna som kommer att vara i de arbetsområden som är utpekade i planen, främst runt Kungshöjd och Rosenlund. Oron bygger på möten mellan verksamheter som påverkas av projektet samt på grund av ISG:s upplevda brister i kommunikationen mellan Trafikverket och de kommunala förvaltningarna.

ISG föreslår att en handelskonsekvensutredning görs för att kartlägga riskerna/konsekvenserna av processen och för att skapa den kunskap som krävs för att i samverkan med näringslivet minimera skadlig påverkan på det lokala näringslivet i av processen utsatta områden, exempelvis Rosenlund. Det är av avgörande vikt att de vi företräder inte kvävs av projektet genom att kundstråk stryps, skyltlägen döljs, trafik till och från våra verksamheter försvåras så att kunderna väljer konkurrerande handelsområden. Investeringarna i ”Ett blomstrande Rosenlund” måste värdesäkras.

En tidig dialog mellan intressentgrupperna krävs för att minska konsekvenserna, ISG erbjuder sig att vara plats och part för dessa dialoger. Hur Västlänkens stationer kommer att påverka handelsflödena, och hur staden vill att handelsflödena inom Göteborgs Stad skall utvecklas framåt bör utredas/fastläggas i en handelsstrategiutredning.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret tackar för erbjudande om part för dialoger.

Enligt Göteborgs översiktsplan ska Göteborgs city vara överordnat centrum för handeln. Det är viktigt att lyfta hur handeln i innerstaden kommer påverkas under projektets gång och vilka konsekvenser det får.

Det pågår just nu en övergripande handelsstudie inom kommunen. Handelsutredningen beskriver handelsströmmarna i staden och hur nya ytor för handel och annan konsumtion kan planeras och tas omhand, enligt en struktur som både möter näringslivets behov och de övergripande målen med stadsutvecklingen i Göteborg.

5. Kretslopp och vatten

Kretslopp och vatten har följande synpunkter:

Nämnden har inga ytterligare kommentarer utöver vad som framfördes i samrådsyttrande daterat 2013-12-03, gällande avfall eller VA.

Gällande påverkan vid stationerna kommer kretslopp och vatten inte ta upp det i detta yttrande utan hänvisar till varje specifik stations yttrande.

Gällande ledningsomläggningar och u-område/ledningsrätt så vill kretslopp och vatten att ett gemensamt möte med stadsbyggnadskontorets handläggare hålls där även Trafikverket närvarar. Detta för att gå igenom handlingarna med avseende på nya ledningsstråk och dess rättigheter. Samt även för att tillse att det material som finns i detaljplanen överensstämmer med det material som kretslopp och vatten arbetar med tillsammans med Trafikverket. På mötet behöver även Västlänkentunneln och service-/arbetstunnlar och deras läge diskuteras med avseende på behov av riskanalyser för att skydda allmänna VA-anläggningar.

Kommentar:

Dialog har hållits med Trafikverket där Stadsbyggnadskontoret har fått bekräftat att förslaget stämmer enligt detaljplan för Kretslopp och vattens del.

Angående riskanalyser för att skydda VA-anläggningar så tas den frågan upp när projekteringsfasen påbörjas.

6. Kulturnämnden

Kulturnämnden har följande synpunkter:

- Förvaltningen delar bedömningarna att åtgärderna på många platser ger stora eller mycket stora konsekvenser för kulturmiljön.
- Regeringens tillåtlighet innebär att skada på kulturmiljövärden skall minimeras. Skador på riksintresset kan begränsas genom att stärka de värden som försvagas. Där negativa konsekvenser inte kan undvikas måste de kompenseras.
- En överdäckning av järnvägstråget öster om Gullberg är en absolut förutsättning för varsamhet med kulturmiljön. En rejält tilltagen park runt berget ger förutsättningar för att skansen och berget ska komma till sin rätt i en framtida stadsmiljö. Planbestämmelser bör tillåta att parken utökas åt väster, mot centralen.
- Ingrepp i befästningarna måste minimeras i genomförandeskedet. Det är även av största vikt att i förväg ha en plan för hur man ska agera om man stöter på tidigare okända lämningar av stor betydelse.
- Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och parkmiljöer bör förses med skyddsbestämmelser.
- Återuppbyggnaden av området mellan Centralen och Stora Hamnkanalen, det så kallade Hamnstråket, bör ha en starkt kulturhistoriskt förankrad prägel med utgångspunkt i riksintresset och den befästa staden.
- I Haga krävs extraordinära lösningar för att inte skada och fragmentarisera stadsrummet. En helhetssyn på området är nödvändig. Det är till stor del de kumulativa effekterna av många enskilda förändringar som ger de största konsekvenserna för kulturmiljön. Tekniska anläggningar eller lanterniner inom Haga kyrkoplan är inte lämpligt eller varsamt mot kulturmiljön. Kulturnämnden skriver dock att lanterniner är nödvändiga för att skapa en mänskligare miljö under mark.
- Värdefulla uppvuxna träd måste bevaras så långt som möjligt, i synnerhet i Haga där påverkan blir särskilt stor. De värden som försvagas genom trädförlusterna måste kompenseras.
- Johannebergs landeri bör skyddas och landerimiljön stärkas för att mildra konsekvenserna för kulturmiljön.
- I Renströmsparken ställs mycket höga krav på anpassning av tillkommande stationsuppgång vad gäller läge, byggnadsvolymer och uttryck.
- Tekniska anläggningar bör platsanpassas med hjälp av konstnärlig gestaltning snarare än att anpassas genom att bli diskreta. Detsamma gäller för öppningarna till nya servicetunnlar.
- Staden behöver samarbeta kring konsten inom Västlänken med målsättningen att den konstnärliga utformningen utgör en integrerad del i den övergripande gestaltningen.
- Staden behöver ha en strategi som hanterar störningar under byggskedet och skapar trygga tillfälliga miljöer för barn och unga. Det är viktigt med information och pedagogiska insatser där barn och unga görs delaktiga.

- Byggplatserna behöver vara öppna för insyn under byggtiden. Tillfälliga platser bör användas för utställningar, kulturarrangemang, för att skapa delaktighet och förståelse för byggprocessen, och för att visa arkeologiska fynd.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret har under våren 2015 deltagit i samrådsmöten med Trafikverket, Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet där planens delar som påverkar kulturmiljön har bearbetats för att minska påverkan. Resultatet har bland annat blivit att lanterninerna i Haga Kyrkplan har strukits ur Trafikverkets Järnvägsplan. Frågan angående lanterniner i Alléstråket är fortfarande aktuell. Brandgasschakt i Haga Kyrkplan medges inte längre utan är flyttat till torget vid Smyrnakyrkan.

Länsstyrelsen har tillstyrkt järnvägsplanen efter revideringar 150817. Länsstyrelsens bedömning är att järnvägsplanen innebär påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård. I en avvägning mellan riksintresset för kommunikation och riksintresset för kulturmiljövård bedömer Länsstyrelsen att riksintresset för kommunikation skall ges företräde. Trafikverket har inom den tillåtlighetsprövade korridoren gjort anpassningar av järnvägsplanen för att så långt som möjligt minska skadan på kulturmiljön. Länsstyrelsen bedömer att Trafikverkets åtgärder för att minska påverkan på riksintresset uppfyller de krav som rimligen kan ställas i detta skede.

Arbetet med att uppfylla villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut, i de delar som avser skedet efter järnvägsplanen, fortsätter efter att järnvägsplanen skickas in för prövning. Som en del i detta tar Trafikverket fram en handlingsplan för kulturmiljö med tre bilagor, Fornlämningar, Byggnader och Det gröna kulturarvet. Trafikverket har för detta skede i processen kommit till en godtagbar nivå i framtagandet av både handlingsplanen och bilagorna. Handlingsplaner och åtgärdsprogram kommer bland annat att hantera möjligheter att införliva och synliggöra fornlämningar, liksom utformning av överdäckningen vid Skansen Lejonet.

Detaljplanen har reviderats till att nu ha en tvingande bestämmelse för överdäckning av tråget öster om Gullberget. Läs mer i sammanfattningen under *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*. Utvecklingen av området väster om Gullberget, mot centralen, blir en fråga för den kommande utvecklingen av Gullbergsvass. Området är i behov av ett större grönområde vilket också skulle vara positivt för att behålla siktlinjer mot Skansen Lejonet vid en framtida exploatering.

Angående Renströmsparken, läs i sammanfattningen under *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*, underrubrik *Renströmsparken*.

Angående återuppbyggnaden av Stora Hamnkanalen så kommer ett kulturhistoriskt underlag för att kunna återställa de ytor som påverkas att tas fram innan byggstart.

Antagandehandlingen kompletteras med skyddsbestämmelse för Johannebergs Landeri.

Ett gestaltningsprogram vilket behandlar de viktigaste platserna för tekniska anläggningar och tunnelmynningar utanför stationsområdena är framtaget. De platser som studeras i dagsläget är servicetunnelmynningen vid Linnéplatsen/Medicinareberget, servicetunnelmynningen i Skår, serviceschakt vid Sankt Eriksgatan, ventilationsschaktet vid Smedjegatan, tryckutjämningschaktet vid Fogelbergsparken och Ventilationsschaktet vid Föreningsgatan.

Under byggskedet kommer Göteborgs Stad ha en genomförandeorganisation vilken kommer att samarbeta med Trafikverket samt företräda staden och dess medborgare för att minimera negativa konsekvenser så långt det är möjligt.

7. Lokalförvaltningen

Förvaltningen vill uppmärksamma på risken för störande trafik under byggtiden för boende och skolor. Räddningstjänstens framkomlighet måste utredas.

Lokalförvaltningen vill också uppmärksamma på risken för störande vibrationer, störande buller och luftföroreningar samt risker och olägenheter som elektriska och magnetiska fält kan komma att skapa.

Med anledning av riskerna enligt texten ovan önskar lokalförvaltningen att ingen ekonomisk belastning påverkar förvaltningens verksamhet.

Kommentar:

Angående byggtiden så har Göteborgs Stad en kontinuerlig kontakt med Trafikverket för att se till att största möjliga hänsyn tas till staden och dess medborgare. Särskilda behov från verksamheter och intressenter har börjat samlas in och Räddningstjänstens allmänna krav för insatser beaktas. Längre fram kommer dialogforum att skapas med Räddningstjänsten, SOS Alarm och övriga byggprojekt inom staden.

Trafikverket har tagit fram underlagsmaterial som behandlar vibrationer, buller, luftpåverkan och magnetiska fält under både byggtiden och driftskedet. Utgångspunkten är att Trafikverket ansvarar för att återställa berörd allmän plats och övriga anläggningar till ursprunglig funktion.

8. Miljöförvaltningen

Förvaltningen avser att det, på grund av områdets omfattning, är rimligt att överväga kompensationsåtgärder även utanför tunnelns absoluta närområde, exempelvis runt centralen och Gullbergsvass.

Förvaltningen anser även att en kompletterande utredning angående insekter knutna till äldre träd bör göras vilket kan ligga till grund för kompensationsåtgärder.

Kommentar:

Angående kompensationsåtgärder så har samråd hållits under våren rörande kulturmiljövården. Läs mer i början av sammanfattningen under rubriken *Samråd kring kulturmiljö*.

I samband med Trafikverkets kontrollprogram för träd och naturvärden kommer även frågan om insekter att hanteras.

9. Park- och naturförvaltningen

Generella synpunkter som gäller flera planområden

Beteckningen t4 bör redovisas som stödkonstruktioner, som slitsmurar och liknande, istället för större betongkonstruktioner, som hindrar plantering av marken ovanpå Västlänken. Förvaltningen vill även att avstånd från konstruktioner till markyta ska ändras till 2,0 meter istället för 1,7 meter, där det kan bli aktuellt att plantera träd i framtiden. Förvaltningen är tveksam till att 5 år som genomförandetid är tillräcklig med tanke på Västlänkens tidplan och att vissa allmänna ytor inte kan färdigställas förrän Västlänksarbetet är färdigt.

Förvaltningen vill påpeka att illustrationerna i planbeskrivningen inte speglar de faktiska konsekvenserna av Västlänksbygget. Ett exempel är illustrationer på tunnelmynningar, dessa behöver justeras för att bli mer verklighetstroga.

Stora hamnkanalen och Rosenlundskanalen berörs av byggandet av Västlänken. De åtgärder som krävs för att vandrande fisk kan komma förbi under hela arbetets gång måste följas.

Förvaltningens kommentarer på MKB

På kartan under figur 5.1:1 anser förvaltningen att park- och naturområden behöver redovisas tydligare. Det finns ett flertal felaktigheter i kartan, vilket gör att helheten inte stämmer och kopplingarna till texten blir otydliga.

Under kapitel Naturmiljö (kapitel 14 Naturmiljö) samt i själva planhandlingen står det om åtgärdsplan för hantering av träd i och med genomförandet av Västlänken. Förvaltningen vill att det förtydligas vad som gäller för skydd av träd under byggtiden, återplantering av träd på samma plats eller i närområdet, ersättning med nya träd på samma plats samt ersättning med nya träd på annan plats.

Förvaltningen saknar i Miljökonsekvensbeskrivningen konsekvenser för natur och rekreation under byggtiden.

Området kring Skansen Lejonet: Förvaltningen anser att en längre överdäckning än vad som illustreras måste komma till stånd. Gång- och cykelkopplingar mellan Olskroken och Kruthusgatan samt Skansen Lejonet bör tydligare redovisas för att visa på konsekvenserna gällande de olika broarna som planeras.

Området kring Centralstationen: Brandgasschaktet vid rondellen vid Stadstjänaregatan bör få ett ändrat läge där det bättre kan integreras i omgivningen.

Området kring Kvarnberget samt sträckan fram till Rosenlund: Ett noggrant arbete måste göras vad gäller utformning av serviceschaktet på Kvarnberget för att inte bygga in otrygga miljöer.

Området kring Rosenlund, Alléstråket, Kungsparken och Haga Kyrkoplan: Förvaltningen betonar vikten av att ventilationsschakten som redovisas i Haga Kyrkoplan tas bort och istället placeras på platsen vid Smyrnakyrkan.

I MKB för järnvägstunneln står det att det tar 50-100 år innan Kungsparken och Haga Kyrkoplan är fullt återställda vad gäller trädmiljöer. Förvaltningen anser att det tar mellan 100-150 år innan nya träd får samma status som dagens befintliga träd.

Fogelbergsparken: Ventilationstornets placering samt arbetsområde under byggtid får inte inkräkta på gångbanan och entrén som går från Övre Fogelbergsgatan till parken.

Linnéplatsen: Förvaltningen önskar få tydligare beskrivet konsekvenser och åtgärder för att återställa området för tunnelmynningen vid Psykologen efter anläggandet av tunneln.

Korsvägen: Förvaltningen anser att uppgången och ventilationsanläggningar i Renströmsparken bör samlokaliseras med befintliga byggnader för att minimera intrånget i parken. Genom att exempelvis integrera uppgången i Artisten skulle värdefulla parkmiljöer kunna sparas. Föreslagen placering enligt handlingen får stor negativ påverkan på Renströmsparken. Den sammanlagda negativa påverkan blir ännu större när föreslagen placering i handlingen läggs till övriga planerade eller påbörjade exploateringar i och omkring parken.

Byggnation av Station Korsvägen får stor negativ påverkan på parken kring Johannebergs landeri. De nyplanterade fruktträden kan enkelt ersättas eller flyttas, men värdet som de uppvuxna och gamla träden utgör är inte möjligt att ersätta.

Området vid servicetunnel vid Sankt Sigfridsgatan: Ett större parti med ädellövskog försvinner där servicetunnel är planerad vid Sankt Sigfridsgatan. Förvaltningen önskar få tydligare beskrivet konsekvenser och åtgärder för att återställa området efter anläggandet av tunneln.

Kommentar:

t4 är en planbestämmelse som anger att stödkonstruktion får placeras upp till 1,7 m under marken, dock inte större betongkonstruktioner. Bestämmelsen syftar till att Trafikverket skall kunna begära servitut för konstruktionsdelar till tunneln vid behov och hindrar inte trädplantering. På vissa ställen där tunneln ligger närmare ytan än 2 meter finns inte planbestämmelse t4. Genomförandetiden är satt till 5 år framförallt eftersom detaljplanerna för stationerna delvis kommer att överlappa detaljplanen för järnvägstunneln, och det är då lämpligt med en kort genomförandetid.

Gestaltningen för några av tunnelmynningarna och anläggningarna har studerats vidare efter granskningen. Nya illustrationer har lagts till i planbeskrivningen. Gestaltungsprogrammet visar möjlig gestaltning. De platser som studerats är servicetunnelmynningen vid Linnéplatsen/Medicinareberget, servicetunnelmynningen i Skår, service-schakt Sankt Eriksgatan, ventilationsschaktet vid Smedjegatan, tryckutjämningschaktet vid Fogelbergsparken och ventilationsschaktet vid Föreningsgatan.

Trafikverket ansvarar för att frågan angående fisk i Stora Hamnkanalen bevakas under byggtiden. Tillstånd till vattenverksamhet kommer att sökas hos Mark- och miljödomstolen. I den prövningen kommer villkor för vattenverksamheten att fastställas för att undvika skador på naturvärden. Ett kontrollprogram kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten där skyddsåtgärder och kontroll avseende fisk kommer att ingå.

Figur 5.1.1. har förtydligats i MKB efter Park och naturs synpunkter.

MKB:n för detaljplanerna för Västlänken behandlar driftsskedet. Konsekvenserna för byggskedet redovisas i Järnvägsplanens MKB. Planens MKB tar i viss mån även hänsyn till permanent påverkan i byggskedet, till exempel tunnelschaktens omfattning.

Detaljplanen har reviderats till att nu ha en tvingande bestämmelse för överdäckning av tråget öster om Gullberget på 35 meter, med möjlighet till 40 meter. Läs mer i sammanfattningen rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*. Planbeskrivningen har kompletterats med en illustration över gång- och cykelkopplingar i området öster om Gullberget.

Brandgasschaktet vid centralen kommer att få ett annat läge i pågående detaljplan för Station Centralen.

Revidering har skett så att detaljplanen endast medger ventilationsschakt vid torget vid Smyrnakyrkan och inte i Haga Kyrkoplan.

MKB:n har revideras avseende tiden det tar för träd att bli fullt utvecklade. I MKB står nu att det tar 100-150 år att återställa miljöerna där träden står, med avseende på de naturvärden som finns där idag.

Byggrätten för ventilationstornet vid Övre Fogelbergsgatan inkräktar inte på gångbanan eller entrén till parken.

Angående synpunkter om Renströmsparken och om trädfrågor i anknytning till projektet, se i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

Avseende träden vid servicetunnelmynningen i Skår arbetar Stadsbyggnadskontoret för att ge goda förutsättningar för ett återställande av så mycket naturmark som möjligt ovanpå tunnelmynningen.

10. Göteborgs stads Parkering AB

Den långa byggtiden kommer att ge stora begränsningar i tillgängligheten om inte kraftfulla åtgärder vidtas för att ersätta parkeringen under och efter byggtiden i de områden som påverkas.

Vid Örgrytemotet är det särskilt viktigt att staden noggrant överväger om marken vid Sofierogatan kan ge utrymme för en permanent parkeringslösning med en anpassad utformning av tillfarter till leden. Bolaget anser att en skyndsam utredning av frågan är nödvändig och medverkar gärna i en sådan.

Kommentar:

Parkering under byggtid hanteras inte av detaljplanen. Trafikverket, i samråd med Göteborgs Stad och Göteborgs Stads Parkerings AB, undersöker förutsättningar för ersättningsparkering under byggtid. Stadbyggnadskontoret ser inte att några parkeringsplatser försvinner efter byggskedet i och med detaljplanen för järnvägstunneln. Parkeringen i samband med detaljplanerna för stationerna sker i arbetet med respektive stations detaljplan.

Parkeringslösning vid Sofierogatan är inte en fråga för detaljplanen. Ett eventuellt nytt P-hus kan byggas först när Västlänken är färdigbyggd här. Platsen finns med inom ramen för stadsutvecklingsprogrammet för Korsvägen.

11. Stadsdelsnämnden Centrum

Framför några synpunkter som inte anses ha besvarats eller ingått i bearbetningen av detaljplanerna.

I stadsbyggnadskontorets samrådsredogörelse kommenteras inte förvaltningens synpunkt på placeringen av rökgas och ventilationsschakt i parkmiljön vid Näckrosparken. Däremot har de olika tekniska anläggningarna fått en samlad byggrätt som ger bättre möjligheter till en sammanhållen uppgångsmiljö.

Förvaltningen anser fortfarande att risken för konflikter mellan gång- och cykelstråket och uppgångens entréer vid Fågelsången är påtaglig och att planen behöver bearbetas i detta avsnitt.

Nämndens synpunkter kring att två räddningstunnlar mynnar på samma ställe vid Mölndalsvägen/Södra vägen har inte kommenterats eller bearbetats på annat sätt.

Kommentar:

Angående synpunkt om Renströmsparken, se i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

Frågeställningen om konflikter vid gång- och cykelstråket hanteras i kommande detaljplan för Näckrosen. Detaljplanen för järnvägstunneln säkerställer bara uppgångsläge och tekniska anläggningar.

Trafikverket har studerat alternativa lägen för servicetunnlars mynningar vid Carlandersplatsen, Lennart Torstenssons gata, Korsvägen och Hvitfeldtska skolan. Dessa skulle medföra störningar för boende och parkmiljöer. Se Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning avsnitt 5.3.4 och figur 5.10.

12. Stadsdelsnämnden Majorna-Linné

Förvaltningen förordar att brandgasschakten placeras på torget utanför Smyrnakyrkan, vilket även föreslås i detaljplan för Station Haga, istället för på kulturhistoriskt känsliga och rekreativt viktiga Haga kyrkoplan. 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.

Det är viktigt att de större träd som idag utgör en viktig del av kulturmiljön vid Station Haga bevakas under byggtiden och att miljön så långt som möjligt återställs efter statio-

nens färdigställande. Förvaltningen välkomnar därför de utökade skyddsbestämmelser för träden som tillkommit i detaljplanerna och att en åtgärdsplan för träd som påverkas vid anläggandet av Västlänken kommer att tas fram.

Kommentar:

Möjligheten för brandgasschakt i Haga kyrkoplan har strukits ur detaljplanen och medges nu endast vid Smyrnatorget.

Angående bevarande och planteringar av träd, se i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

13. Trafiknämnden

Trafikkontoret vill lyfta upp jämställdhets- och barnperspektivet vid utformning av de miljöer där oskyddade trafikanter kommer att röra sig, exempelvis utmed gång- och cykelvägar i östra Gullbergsvass.

Trafikkontoret ser det som viktigt att få till bra cykelförbindelser mellan Gamlestaden, Centrum och Svingeln i östra Gullbergsvass. Denna fråga behöver studeras vidare. Trafikkontoret vill poängtera att detaljplanen ska medge såväl cykelbana utmed Kruthusgatan mot Gullbergsvassgatan som en cykelbana utmed Kruthusgatan mot en cykelbro över E6 parallellt med Västlänken. Detta innebär att det i ett snitt framför fastigheten Gullbergsvass 703:23 kommer finnas behov av två parallella gång- och cykelstråk.

Då Trafikkontoret nyligen tagit fram ”Cykelplan för en nära storstad 2015-2025” bör detaljplanen medge en bredd på Kruthusgatan inklusive tillhörande gång- och cykelväg om minst 12,6 m.

Trafikkontoret tycker det är bra att detaljplanen medger en framtida överdäckning av Västlänken här om det blir till gagn för den kommande stadsutvecklingen.

Trafikkontoret anser att det är bra att detaljplanen medger utbyggnad av såväl station Haga som station Korsvägen till 4 spår.

Trafikkontoret hade i det kompletterande samrådet önskemål om att den föreslagna servicetunneln upp mot Linnéplatsen om möjligt ska utformas så att hela eller delar av den i framtid kan vara en del av en framtida spårförbindelse ner mot Järnbrott och vidare utmed Säröleden. I dialogmöte med Trafikverket inom projekt västlänken har komplexiteten i denna frågeställning redogjorts från Trafikverket, bland annat så måste en framtida Säröförbindelse av kapacitetsskal ansluta till Västlänken planskiljt. Det är därför inte rimligt att studera denna fråga vidare.

Vid dimensionering av Almedalsvägen bör den planerade förändring av markanvändningen till blandstad med stort inslag av bostäder som pågår i Mölndalsåns dalgång beaktas.

Trafikkontoret förutsätter att de kostnader som tillkommer på den kommunala infrastrukturen till följd av Västlänken, dess serviceschakt, arbetstunnlar etc. kommer att belasta projekt Västlänken och inte trafiknämnden.

Vid de planerade stationerna, serviceschakter samt arbets- och servicetunnlar ställs krav på uppställningsytor, angöringsvägar med mera. Vid planering av dessa bör inriktningen vara att skapa så få ”döda” ytor som möjligt. Angöringsvägarna bör om möjligt vara gena, samnyttjande av ytor bör övervägas.

Beträffande planbestämmelser så anges ”*Lägsta nivå i meter över stadens nollplan för schaktning, spontning, pålning, borrhning eller andra ingrepp i undergrunden....*” Trafikkontoret vill att ordet *schaktning* ska utgå ur denna bestämmelse. Det bör vara möj-

ligt för staden att utföra schaktarbeten, t ex vid ledningsomläggningar i framtiden under den angivna nivån där Västlänken ligger ytlig.

Kommentar:

En breddning av Kruthusgatan är ej möjligt i detta sena skede. Kruthusgatans och pendelcykelstråkets läge i framtida Gullbergsvass kan komma att ligga i ett annat läge.

Bestämmelsen om lägsta nivå för schaktning, spontning, pålning, borrning tas bort och ersätts med en bestämmelse som anger högsta nivå i meter för tunneln. En upplysning läggs till på plankartan om att byggnation ovanpå tunneltaket inte får ske så att tunneln påverkas negativt. Eftersom Trafikverket äger marken, ska de ge tillstånd vid eventuell ingrepp i deras fastighet.

Utgångspunkten är att Trafikverket ansvarar för att återställa den kommunala infrastrukturen till ursprunglig funktion.

14. Västtrafik

Planen inverkar på Västtrafiks anläggning Nils Ericson Terminalen. En nära dialog bör hållas mellan Staden och Västtrafik för att verksamheterna i terminalen skall kunna upprätthållas så länge och så mycket som möjligt.

Västtrafik har och kommer att framföra att det i respektive stationsplan bör möjliggöras tillräckligt utrymme för toaletter, kiosk och servicefunktioner. Detta ser ut att vara aktuellt även på stationerna under mark.

Kommentar:

Avseende Nils Ericson Terminalen så kommer viss flytt att ske i enlighet med aktuell plan. Stadsbyggnadskontoret har inte för avsikt att gater ska behöva tas bort utan att de ersätts i nära anslutning till sin ursprungliga plats.

Utrymme för service hanteras i respektive stations detaljplan.

15. Älvstranden Utveckling

Har följande synpunkter:

Stadsutveckling: Möjligheterna som Västlänken ger i form av stadsutveckling måste samordnas med kraven på utveckling av tät innerstadsmiljö där begränsningar och negativ påverkan från Västlänken minimeras.

Gullberget, Gullbergsvass: För att Gullberget ska kunna uppnå det rekreativa syfte som eftersträvas och av hänsyn till platsens kulturhistoriska värde måste bullerstörningar från Västlänken begränsas. Det är även av avgörande betydelse att utformningen av tråget in i Gullberget och slänterna upp mot trågets väggar gestaltas med kulturmiljön som utgångspunkt. Planförslaget anger att marken ovan tunneltråget vid tunnelmynningen öster om Gullberget får byggas över med planterbart bjälklag. En bestämmelse som inte specificerar överdäckningen till planterbart bjälklag är att föredra, då det i dagsläget inte är utrett vilken typ av eventuell överdäckning som är bäst anpassad till platsens förutsättningar.

Packhuskajen och Skeppsbron, Södra Älvstranden: Utformningen för serviceschaktet vid Sankt Eriksgatan är viktig eftersom platsen är mycket central i staden och i direkt anslutning till frekventa stråk.

Utformningen av ventilationsschaktet vid Smedjegatan är viktig framför allt ur trygghetsaspekt.

Det krävs att den nya utformningen av tunnelöppningen vid Stora Badhusgatan gestaltas i samklang med såväl befintlig som kommande bebyggelse då området står inför en omfattande utbyggnad.

Det är angeläget att tydliggöra västlänkens påverkan på framtida exploateringsmöjligheter och restriktioner i samband med framtagandet av nya detaljplaner. Det fortsatta arbetet behöver inför kommande planering klargöra skyddszoner, påverkan av buller för bostäder från trafik i tunneln, vibrationer, djupbyggnads- och grundläggningsbegränsningar mm.

Barnperspektivet: Det är viktigt säkerheten beaktas vid utformningen för tråg och tekniska anläggningar, ur ett barnperspektiv. Med en oförsiktig utformning kan de tekniska anläggningarna utgöra riskområden där barn kan ta skada, exempelvis genom att klättra upp på anläggningen. Om det finns risk för oönskade emissioner från schakt från tåg-tunneln är det viktigt att beakta att dessa får en placering som inte påverkar platser där barn vistas. Säkerhetsrisker samt eventuell påverkan på luft- och ljudmiljön för barn bör utredas mer i det fortsatta arbetet.

Sociala aspekter: Brandgasschakten som föreslås på Haga kyrkoplan bör istället lokaliseras i det alternativa läget, vid torget utanför Smyrnakyrkans entré. Detta senare alternativ innebär mindre negativa konsekvenser för det sociala livet.

Markägarfrågor: Innan planens antagande bör överenskommelse tecknas med Älvstranden angående mark som planlagts som allmän plats.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret håller med om att det är viktigt att Västlänken byggs på ett sätt som möjliggör önskad stadsutveckling.

Ett gestaltungsprogram är framtaget där bland annat platsen för ventilationsschaktet vid Smedjegatan, samt platsen för serviceschaktet vid Sankt Eriksgatan har studerats för att anpassa anläggningarna till den omgivande staden. Tunnelmynningen vid Stora Badhusgatan är inte med i gestaltungsarbetet då det redan idag finns en tunnelmynning på platsen och mynningen inte förväntas att ge någon större påverkan på stadsbilden.

I Trafikverkets underlagsrapport om ljud, stomljud och vibrationer har buller från tågtrafik utretts. Generellt beräknas Västlänken ge små skillnader i bullernivåer från tågtrafiken. Trafikeringsförändringarna är inte i en storleksordning som väsentligt påverkar bullernivåer från tågtrafik. Däremot påverkas ljudnivåerna positivt vid Göteborg C.

De frågor som räknas upp i yttrandet, skyddszoner, påverkan av buller, vibrationer, djupbyggnads- och grundläggningsbegränsningar behandlas i detaljplan och järnvägsplan. En komplettering har gjorts i bestämmelsen om stomljud så att den gäller järnvägsanläggningen inklusive järnvägstrafik. Även gällande riktvärden för stomljud förs in i planbeskrivningen. Från vissa ventilationsanläggningar har ytterligare komplettering gjorts med en planbestämmelse för luftburet buller.

Brandgasschaktet har flyttats till läget vid Smyrnakyrkan och tråget vid Skansen Lejon har fått en tvingande bestämmelse angående överdäckning på 35 meter, med möjlighet till 40 meter. Se mer i sammanfattningen under *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

Staden för gärna en dialog med Älvstranden om mark som berörs av detaljplanen. I en sådan dialog bör även Trafikverket delta. Det kan dock vara lämpligt att vänta med att träffa överenskommelser till dess att detaljplanen vunnit laga kraft, eftersom det först då är fastställt att marken ska bli allmän plats.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

16. Försvarsmakten

Har ingenting att erinra

17. Göteborgsregionen (GR)

GR har tidigare yttrat sig över Västlänken, utifrån ett regionalt perspektiv, och vill i detta skede understryka vad som tidigare framförts.

Västlänken kommer att bidra till att lösa en del av de kapacitetsproblem som finns i järnvägsnätet i Västsverige. Genom att bygga bort säckstationen vid Göteborgs central får systemet ett bättre flöde, vilket är en förutsättning för att övriga utbyggnader i järnvägsnätet skall få avsedd effekt. Det är därför viktigt att ta höjd för framtida kapacitet och möjligheter för trafikering och GR ser därför positivt till att de tre stationerna ges möjlighet att byggas med två plattformar och fyra spår.

GR är positiv till det arbete som Göteborgs Stad och Trafikverket bedriver tillsammans och parallellt för att driva processen framåt. Det är av vikt att den samverkande arbetsformen består under framtida byggandet av Västlänken för att minimera störningar och olägenheter för boende och de som rör sig i det berörda området under byggtid.

Kommentar:

Detaljplanen medger två plattformar och fyra spår vid stationerna. Trafikverkets kapacitetsutredning är viktig för att bedöma behovet av två eller fyra spår vid Haga och Korsvägen.

18. Jernhusen

Jernhusen har markinnehav vid Göteborgs C som berörs av planförslaget. Det kvarstår fortfarande en del frågetecken kring bland annat bebyggelsens höjdläge och läget för liksom utformningen av plattformsförbindelser och andra anläggningar ovan mark i den östra delen av planområdet. Därför föregriper planförslaget allttjämt arbetet med att åstadkomma bästa möjliga utformning och, som vi också tidigare framfört, bör bestämmelserna i dessa delar utgå från denna plan och i stället inarbetas i detaljplan för Station Centralen.

Vi har också synpunkter på att planförslaget tar i anspråk en alltför stor yta inom vilken fläktrummet med tillhörande brandgasschakt söder om Västlänkstationen kan komma att placeras. Detta kan ge onödiga låsningar vid planering för annan bebyggelse och planläggning för anläggningen bör avvakta precisering i det planarbete som påbörjats för detaljplan "Norr om Centralstationen".

Den befintliga Kombiterminalen berörs av planförslagen. Det bör noteras att om inte en ny permanent lokalisering kan åstadkommas inom rimlig tid kan det bli aktuellt att återetablera verksamheten i Gullbergsvass när Västlänken är genomförd. Kring dessa frågeställningar pågår diskussioner mellan Trafikverket och Jernhusen, inte minst kopplade till granskningen av det förslag till järnvägsplan som föranleder här aktuella planförslag. Avsikten är att i avtal mellan parterna närmare bestämma villkor och utformningar av parternas olika byggnader och anläggningar, och gränssnitten dem emellan. Detta kommer att ge en detaljeringsnivå som överträffar både järnvägs- och detaljplaneförslag, när det arbetet kommit vidare finns därför ett säkrare underlag för de planbestämmelser vi här hävdar är för tidigt föreslagna och därmed skall undantas från antagande.

Kommentar:

Planbestämmelserna för anläggningar ovan jord kring centralen finns i detaljplanen för att järnvägsplanen ska kunna fastställas. Planbestämmelserna kommer att ändras både i pågående detaljplan för Station Centralen och kommande detaljplaner i området.

Det södra brandgasschaktet tas bort ur planen. Bygglov för brandgasschaktet ges på gällande plan som anger järnvägsändamål.

19. Lantmäterimyndigheten

Har följande synpunkter:

Det är svårt att orientera sig i plankartorna. Lantmäterimyndigheten efterlyser tydligare fastighetsgränser och fastighetsbeteckningar samt att traktnamn sätts ut inom varje plankarta.

Järnvägsplanens markreservat skyddszon (Js9) har inte beaktats i rubricerad plan.

Specifikt på plankartor:

- Under administrativa bestämmelser, rörande tomtindelningar och fastighetsplaner, ska texten inledas med: Fastighetsindelningsbestämmelser fastställda som tomtindelningar och fastighetsplaner och så vidare.
- Det saknas höjdangivelse i halvcirkel för servicetunneln som mynnar ut i Stora badhusgatan.
- Området (utanför tunnelområdet) som delvis berör fastigheten Vasastaden 1:4 finns inte redovisat i Järnvägsplanen.
- Det saknas höjdangivelse i halvcirkel för stationsområdet söder om korsvägen.
- Området på andra sidan spåret sett från Kallebäck 57:5 finns inte redovisat i Järnvägsplanen.

I planbeskrivningen under fastighetsrättsliga frågor, fastighetsbildning, första stycket, ska framgå att det kan bli aktuellt med flera tredimensionellt avgränsade fastigheter.

Kommentar:

En alltför stor informationsmängd kan göra plankartan svårläst och skapa oklarhet i vad som är det juridiskt bindande innehållet. I varje detaljplan måste en bedömning göras i hur mycket information som är hanterbar att ta med på plankartan och i detta fall, där detaljplanen sträcker sig över stora delar av staden har ett restriktivt framhävande av bakgrundsinformation varit nödvändig. Plankartorna har därför utformats i svart färg på det som juridiskt styrs av plankartan och i grå ton på det som ligger som bakgrundsinformation för orienterbarhetens skull. Den information som lantmäteriet efterfrågar finns att utläsa på en separat grundkarta som tydliggör befintliga förhållanden som inte styrs i detaljplanen, däribland fastighetsgränser, fastighetsbeteckningar och traktnamn. Till antagande kommer fastighetsgränser på plankartan förtydligas i den mån det är möjligt för att inte göra plankartan svår att läsa.

Det ytor som är markerade Js9 i järnvägsplanen har fått bestämmelsen t4 i detaljplanen på de ställen där Js9 finns innanför plangränsen. Js9 redovisas i järnvägsplanen som en tillfällig användning och är inte nödvändig för järnvägstunnelns funktion. Bestämmelsen syftar till att Trafikverket skal kunna begära servitut för konstruktionsdelar till tunneln.

Specifikt på plankartor:

- Ändringar har gjorts under administrativa bestämmelser enligt Lantmäteriets synpunkter.
- Servicetunneln är befintlig och har inte angetts med någon höjd.

- Området som berör fastigheten Vasastaden 1:4 finns nu redovisat i Järnvägsplanen.
- Höjdangivelse finns nu för stationsområdet söder om Korsvägen.
- Stadsbyggnadskontoret antar att Lantmäteriet avser fastigheten Skår 57:5. Järnvägsplanen redovisar samma område som detaljplanen, de äger dock redan marken och behöver därför inte planlägga för ny järnvägsmark med äganderätt (lila område i järnvägsplanen).

Komplettering görs till antagandet om att det kan bli mer än en 3D-fastighet.

I planbeskrivningen framgår att det kan bli aktuellt med en eller flera tredimensionellt avgränsade fastigheter.

20. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens yttrande finns i sin helhet som en bilaga i slutet av utlåtandet.

Motiv för bedömningen

Riksintresse kulturmiljö: Länsstyrelsen bedömer att förslaget innebär påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö. Riksintresset för kommunikation lämnas företräde men påverkan på kulturmiljön måste begränsas ytterligare och intrång måste kompenseras enligt MB 16 kap 9 §. Länsstyrelsen anser att de av regeringen ställda villkor i beslutet om tillåtlighet för Västlänken (2014-06-26), att så långt som möjligt begränsa skadan på kulturmiljön, måste få betydligt större genomslag i detaljplanen för järnvägstunneln. Detaljplanen hindrar inte att villkoret uppfylls men den säkerställer inte heller att påverkan på riksintresset för kulturmiljö begränsas. I flera miljöer redovisar planhandlingarna åtgärder för minskade negativa konsekvenser, men dessa har inte blivit styrande på plankartan. Plankartan redovisar också på vissa ställen möjlighet att bebygga större ytor än vad Trafikverket anger att de behöver i sin planbeskrivning för järnvägsplanen. Det är synnerligen angeläget att Göteborgs stad, Trafikverket och Länsstyrelsen i den fortsatta planprocessen skyndsamt, inom ramen för samråd kring regeringens tillåtighetsvillkor, kommer fram till hur man kan begränsa den negativa påverkan på de kulturhistoriska värdena samt tillgängliggöra och införliva fornlämningar och genomföra kompensationsåtgärder. Det är viktigt att beakta att även trädmiljöerna är en del av riksintresset för kulturmiljö. Länsstyrelsen anser att det är nödvändigt att resultaten av samråden arbetas in i planen och det kan inte uteslutas att ytterligare reglering krävs i detaljplanen.

Länsstyrelsen bedömer att följande frågor som rör riksintresset för kulturmiljö måste hanteras;

- *Alléer och parkmiljöer* - intrångens omfattning, bevarande, flytt och återplantering av träd. Detaljplanens bestämmelse ”q2” avser skydd av träd som berörs av markarbeten, men anger inte omfattningen. Planen ställer inte heller krav på minsta stamdiameter på de nya träd som ska ersätta de gamla, vilket fanns i samrådshandlingen. Länsstyrelsen anser att det behövs en detaljerad redovisning av vilka träd man avser att bevara, flytta, återplantera respektive nyplantera.
- *Dolda fornlämningar* - Då exakt lokalisering och bevarandegrad kan ha betydelse för möjligheten att bland annat införliva och synliggöra befästningslämningar i anläggningen bör förutsättningarna för genomförandet av kompletterande förundersökningar snarast samrådas med Trafikverket och Länsstyrelsen.
- *Haga Kyrkoplan* - säkerställande av att parken så långt möjligt skyddas från ingrepp. Länsstyrelsen anser att föreslagna byggrätter för brandgasschakt på Haga Kyrkoplan är olämpliga och efterlyser, om de inte tas bort, en motivering till hur kulturmiljöintresset viktats mot Västlänkens intresse. Göteborgs Stad behöver

motivera varför lanterniner i Haga Kyrkoplan och Kungsparken inte regleras på något sätt i detaljplanen, med hänsyn till att lanterninerna innebär en stor påverkan på riksintresset för kulturmiljö. En eventuell lanternin i Kungsparken måste utformas så att intrång i grönytan i möjligaste mån minimeras. Länsstyrelsen anser att inga lanterniner eller andra ovanjordsanläggningar till tunneln ska förekomma på Haga Kyrkoplan eftersom sådana innebär fragmentisering av parkytor och försvårar planteringarnas bibehållande/återställande.

- *Landeriet Johanneberg* - Landeribyggnadens bevarande på lång sikt behöver säkerställas i planen.
- *Skansen Lejonet* - Detaljplanen medger en överdäckning men en sådan är inte tvingande. Länsstyrelsen anser att det är av stor vikt att den begränsning av påverkan på riksintresset samt på fornlämningsmiljön som en överdäckning skulle innebära säkerställs i detaljplanen. Om detta inte är möjligt behöver det tydligt motiveras i planhandlingen.
- *Stora Hamnkanalen* - För närvarande saknas det kulturhistoriska underlag som erfordras för återuppbyggnad av kajer med mera i enlighet med ursprungligt utseende.
- *Renströmsparken* -underlag saknas för bedömning av hur tillkommande anläggningars placering påverkar stadsbilden. Länsstyrelsen anser att byggrätt för stationsuppgång med tillhörande ventilationstorn ska placeras så att de befintliga kvaliteterna i landskapsbilden bibehålls.

Hälsa/säkerhet, risk för olyckor och översvämning

- *Geoteknik*: De geotekniska utredningarna som utförts tar utgångspunkt i befintliga förhållanden. Utredningarna behöver göras på lång sikt och ta höjd för anläggningens hela livslängd. Det finns också en del oklarheter varför vissa beräkningsförutsättningar valts, bland annat trafiklast och porttryck, vilket behöver motiveras alternativt justeras. Vidare saknas underlag för bedömning av stabiliteten för delområde öst. Länsstyrelsen anser att de synpunkter som SGI framför i yttrande 2015-01-22 ska beaktas (se Länsstyrelsens bilaga i slutet av utlåtandet).
- *Ljud från fläktar*: Länsstyrelsen noterar att beräkningar av ljudemissioner från fläktar i ventilationsinstallationer eller åtgärder för att dämpa buller och eventuella vibrationer från sådana installationer inte har utretts. Om Göteborgs stad anser att utredningar inte är nödvändigt före antagande, behöver det framgå tydligare i planbeskrivningen på vilka grunder man bedömer att riktvärdena för buller inomhus och utomhus kommer kunna innehållas på de platser som föreslås i detaljplanen. Detta gäller främst Fogelbergsparken, men även Föreningsgatan.
- *Brand- och rökgaser*: Vissa ventilationsanläggningar ligger nära befintliga byggnader. Eftersom de kan vara brandgasschakt behöver frågan om påverkan på luftmiljön vid brandgasschakt under en brand i Västlänken utredas. Behövs det säkerhetsavstånd eller andra åtgärder för att säkerställa att giftig rök inte äventyrar människors hälsa?

MKN luft: Länsstyrelsen anser att det i dagsläget är osäkert om MKN för partiklar (PM10) kan komma att överskridas i närheten av ventilations- och tryckutjämningschakt. Höjden på ventilationstorn med mera är inte reglerade till en lägsta höjd utan endast en maxhöjd, vilket medför att dessa kan göras mycket lägre än vad som varit förutsättningarna i luftutredningarna. Göteborgs stad behöver därför ta fram beräkningar utifrån de förutsättningar som detaljplanen medger och på så sätt visa att MKN inte överskrids alternativt säkerställa i detaljplanen att utsläppen av partiklar sker högt och fritt så att utsläppen ventileras bort på ett tillfredställande sätt.

Råd enligt PBL 2 kap

- *Förorenad mark:* I tidigare upprättade MKB för järnvägsplanen för Västlänken beskrivs förorenade områden på ett bra sätt. Här beskrivs bland annat övergripande åtgärds mål, vilka skyddsobjekt som finns, konsekvenser och åtgärder i bygg- och driftsskedet samt det fortsatta arbetet. Bland annat framgår det att kompletterande undersökningar och fördjupade riskbedömningar kommer att göras för olika delområden som grund för åtgärds mål och saneringsanmälningar samt att provtagning och klassificering av massorna kommer att ske enligt kontrollprogram. Både i MKB:n för detaljplanerna och planbeskrivningen saknas ovanstående beskrivning varför detta bör kompletteras.
- *Buller och vibrationer vid tunnelmynningar:* I både planbeskrivning och MKB ges en allt för onyanserad bild av den förväntade bullersituationen. Planbeskrivningen bör på ett bättre sätt redovisa den bild som framgår i bullerutredningarna som VMC, Sweco och ÅF/Ramböll genomfört gällande Västlänken. Vidare hänvisas, både i planbeskrivning (sidan 16) och MKB (till exempel sidan 65 och 127), till ”planbestämmelser om buller respektive stomljud” medan den planbestämmelse som finns på plankartan enbart avser stomljud. I MKB:n hänvisas till en planbestämmelse om vibrationer som inte återfinns på plankartan. Om sådan införs bör den stämma överens med naturvårdsverkets riktvärden (0,4 mm/s vägd RMS) som Trafikverket avser att förhålla sig till.
- *Fornlämningar på plankartan:* Fornlämningars utbredning bör redovisas på plankarta och som upplysning bör framgå att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Artskyddssamråd krävs enligt Miljöbalkens 12 kap 6§, alternativt kan dispens från artskyddsförordningen komma att krävas. Länsstyrelsen har uppfattat att Trafikverket kommer att ansvara för samtliga artskyddssamråd och dispenser kopplade till Västlänken.

Kommentar:

Angående riksintresset för kulturmiljö: Se under den första underrubriken i sammanfattningen ”*Samråd kring kulturmiljö*”.

Angående detaljplanens bestämmelse q2 och angående stamdiameter: Detaljplanens bestämmelse q2 finns endast i Haga. I övrigt redovisar granskningshandlingarna bestämmelsen n1 på alla platser där tunneln byggs uppifrån i schakt och där det samtidigt finns träd som berörs. Till antagandet har plankartan reviderats så att några platser markerade med n1 har tagits bort eftersom där inte fanns några träd värda att flytta eller ersätta. Denna bestämmelse lyder; träd som berörs av markarbeten ska flyttas eller ersättas. Detta kompletteras med en administrativ bestämmelse om att marklov krävs för trädfällning på de platser som är markerade med n1. En bestämmelse om minsta stamdiameter är inte önskvärt eftersom den kan ge oönskade krav på allmänplatsmark i framtiden. För svar angående hantering av träd, se i sammanfattningen under: ”*Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*”.

Angående dolda fornlämningar: En av bilagorna till järnvägsplanens Handlingsplan för tillvaratagande av kulturmiljö handlar om fornlämningar. Här beskrivs hur de arkeologiska undersökningarna kommer att fortsätta enligt den uppdragsarkeologiska processen.

För svar angående Haga kyrkoplan, Johannebergs landeri, överdäckningen vid Skansen Lejon och Renströmsparken, se i sammanfattningen under: ”*Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*”.

Angående Stora Hamnkanalen så kommer ett kulturhistoriskt underlag för att kunna återställa de ytor som påverkas att tas fram innan byggstart (se järnvägsplanens planbeskrivning sid 111).

Angående geoteknik: Bergtekniskt PM är kompletterat/uppdaterat och beskriver nu hela anläggningens livslängd. Omfattning och typ av åtgärder har tydliggjorts och säkerställs i planhandlingarna. I genomförandeavtalet hänvisas till Bergtekniskt PM. PM Geoteknik har förtydligats och uppdaterats gällande kanalmuraranas kondition, outnyttjade byggrätter, underlag för säkerheten vid Lilla Bommen, behov av att klarlägga stabilitetsförhållandena i sektion 1.2 (mellan skansen Lejonet och E6), hantering av trafiklast i beräkningarna, redovisning av cirkulärcylindriska glidytor, känslighetsanalyser m a p porttryck och val av jordmodell. SGIs rekommenderade kompletteringar och klarlägganden av PM Geoteknik har genomförts.

Angående ljud från fläktar: Stomljudsdämpande åtgärder för tekniska installationer (exempelvis ventilationsanläggningar) utförs för att uppfylla de projektspecifika riktvärden som redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning kapitel 14. Föreslagna skyddsåtgärder bedöms vara tillräckliga för att nå riktvärdena för alla fastigheter. Åtgärden ska säkerställa att följande stomljudsnivåer normal inte överskrids (maximalnivå):

- 25-30 dBA i konsertsalar, opera, ljudstudios och andra känsliga byggnader
- 30 dBA i bostäder, vårdlokaler, kyrkor och hotell
- 35 dBA i teatrar, skolor, bibliotek och konferenscentra
- 40 dBA i kontor och liknande utrymmen

Planbeskrivningen kompletteras med stomljudsnivåerna ovan. Bestämmelse om stomljud kompletteras så att den gäller järnvägsanläggning inklusive järnvägstrafik för att förtydliga att bestämmelsen gäller även för ventilationsanläggningar. Bestämmelsen lyder nu att maximalt stomljud inomhus i bostäder inte får överskrida 30 dB(A) på grund av stomljud från järnvägsanläggning inklusive järnvägstrafik.

En kompletterande planbestämmelse läggs till även för det luftburna ljudet från ventilationsanläggningarna vid Föreningsgatan och Smedjegatan.

Angående brand- och rökgaser: Trafikverket har utrett placering av utsläppspunkt för brandgasschakt i marknivå. Platsernas lämplighet har bestämts med hänsyn till flera olika faktorer bland annat:

- Teknisk genomförbarhet
- Närhet till bebyggelse
- Placering i stadsmiljö
- Hur området används av passerande

För att förhindra brand till omkringliggande byggnader ska avstånd från konstruktioner inom markplan till annan byggnad överstiga 8 meter varpå inga ytterligare brandtekniska åtgärder erfordras. Tillförseln av syre i tunneln är stor så sannolikheten för utsläpp av oförbrända gaser via brandgasschaktet är mycket osannolik. 8 meter är ett minimikrav och längre avstånd har eftersträfvats, avstånden mellan brandgasschakt och befintliga byggnader, som inte är planerade att rivas under Västlänkens byggnation, är 8 meter vid Station Korsvägen, 9 meter vid Station Haga och 40 respektive 55 meter vid Station Centralen. Byggrätten för brandgasschaktet vid Smyrnakyrkan minskas så att avståndet till byggnad är minst 8 m. Vid brandgasschaktet vid Renströmsparken minskas byggrätten något av samma skäl.

Eftersom brandgasschakten har aktiv ventilation mycket sällan och endast i händelse av nödsituation, finns inte behov av spridning med hänsyn till omgivande luftkvalitet. En

höjning av brandgasschakten har därmed marginell betydelse för hur omgivningen påverkas, utan påverkar endast koncentrationen av rökgaser initialt och i närmiljön. Flödesberäkningar av utsläpp av kolmonoxid (CO) från brandgasschakt visar att det endast är i omedelbar närhet till utsläppet som höga halter erhålls i marknivå.

Konsekvensen av utsläpp av brandgaser vid brandgasschakt skall även ställas i relation till sannolikheten för händelsen. I utförd stationsriskanalys som redovisats i järnvägsplanens Underlagsrapport risk och säkerhet visas att sannolikheten för allvarlig brand där brandgasschakten kommer att användas är 1 gång per 1000 till 10 000 år. Den låga sannolikheten tillsammans med att konsekvenserna intill brandgasschakten enbart innebär att någon enstaka person kan skadas, om de inte tar sig ifrån området, innebär att inga ytterligare åtgärder är nödvändiga ur kostnadsnyttasynpunkt.

Vid brand i Västlänken kommer de brandgaser som släpps ut via Västlänkens brandgasschakt att skapa olägenhet på samma vis som vid andra större bränder i staden. Åtgärder som kan bli aktuella utöver projekterad placering för att minska olägenhet är radiomeddelande/VMA till allmänheten.

Angående MKN: En rapport har tagits fram som utreder halterna av PM10 kring två tillkommande frånluftstorn av Västlänken; den ena vid Smedjegatan och den andra i närheten av Föreningsgatan. Bedömningen har gjorts att det är vid dessa två ventilationsanläggningar som det finns risk att MKN överskrids. Beräkningsresultaten jämförs med miljökvalitetsnormer med utvärderingströsklar och nationella miljömål. Halterna av PM10 kring ventilationen vid Smedjegatan kommer att överskrida miljökvalitetsnormen om man har ventilationshöjd på 3 meter och för låg hastighet och temperatur på partikelflödet ut ur ventilationen och trafikbidrag på de intilliggande gaturummen. Halterna av PM10 kring ventilationen vid Föreningsgatan kommer att klara MKN på grund av att den ligger på en högre höjd och att det förekommer lite trafik i de intilliggande gaturummen. De nationella och lokala miljömålen bedöms svåra att klara utan ytterligare åtgärder.

Sådana åtgärder så som minskning av utsläppen från ventilation genom ökning av luftomsättning, och höjning av både temperatur och hastighet av partikelflödet ut ur ventilationen och en lämplig höjd av ventilationstorn kommer att reducera PM10 halter kring ventilationen.

Höjden på ventilationsanläggningen vid Smedjegatan beskrivs som en största höjd över stadens nollplan och kan inte bli högre än de tre meter som beräkningarna redovisar. Däremot är åtgärden med ökad luftomsättning möjlig. Även i järnvägsplanen står att för att kunna säkerställa att MKN för luft klaras utformas anläggningar för frånluftsentilation vid Smedjegatan och Föreningsgatan samt tryckutjämningschakt så att det finns möjlighet att i framtiden vidta åtgärder för att minska partikelutsläpp. Exempel på tänkbara skyddsåtgärder är installation av partikelfilter ökad luftomsättning, hastighet och temperatur.

21. Polismyndigheten

Polisenhet Göteborg City noterar att Stadsbyggnadskontoret konstaterar att merparten av dessa anläggningar inte hamnar i lägen där de får några betydande konsekvenser för det sociala livet. Då det överlag är viktigt att anläggningarna inte skapar hinder för rörligheten eller skymmer sikten i stadsrummet ser vi mycket positivt på detta, inte minst ur trygghetssynpunkt.

Kommentar:

Noteras.

22. Statens Fastighetsverk

SFV ställer sig mycket kritisk till utformningen av detaljplanen och har i sitt tidigare yttrande uttryckt oro för riskerna av de stora negativa konsekvenserna för kulturmiljön genom att bygga en järnvägstunnel i direkt anslutning under Skansen Lejonet och Residenset. SFV vill poängtera att det är fråga om två av de äldsta och kulturhistoriskt mest värdefulla byggnaderna i Göteborg som riskerar att lida stor skada av byggandet och driften av järnvägstunneln.

SFV anser att regeringens villkor för tillåtligheten enligt 17 kap. miljöbalken inte är uppfyllt genom utformningen av ett öppet tråg vid skansen Lejonet. I den nordöstra slutningen är marken ovanför tunnelpåslaget redovisad som skyddsformen kulturresevat i en rosa kulör kombinerat med skyddet nl. Här kommer markytan och berget att schaktas bort för tunnelbygget och kan därför inte betraktas som kulturresevat. Det samma gäller tunneln sydväst om Gullberget.

Göteborgs stad redovisar i sin MKB att påverkan på riksintresset för kulturmiljö blir mycket stor avseende skansen Lejonet och för klassas för Residensets del som stor. Det är därför anmärkningsvärt att staden därför inte själva föreslår åtgärder för att mildra konsekvenserna till exempel genom en flyttning av järnvägstunneln.

Kommentar:

Samråd om kulturmiljön har hållits under våren. Läs mer om resultaten av samråden i början av sammanfattningen.

Inom område markerat med Kulturresevat ska terrängen återställas på de ställen där berget behöver tas bort när Västlänken byggs och bestämmelsen om kulturresevat be- hålls.

Flyttning av tunneldragningen är inte aktuell, i järnvägsplanen visas hur alternativa sträckningar har övervägts. Tråget vid Skansen får en tvingande bestämmelse om över- däckning. Läs vidare i sammanfattningen under *”Kultur-, Träd-, Park- och Naturmil- jö”*. Trafikverket ansvarar för att skador inte sker på bebyggelse, se under rubriken *”Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer”* i sammanfattningen.

23. Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerade ärenden och har ingenting att erinra mot upprättade förslag. Eftersom vi inte har några synpunkter och Svenska kraftnät inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område anser vi att detta ärende är avslutat från Svenska kraftnäts sida.

24. Telia Sonera

Telia Sonera Sverige Net Fastigheter AB arrenderar mark för en känslig telestationsan- läggning i Gullbergsvass och vill framföra vikten av att kontakt sker i god tid innan markarbeten så som sprängningar och pålningar sker för att inte utrustningen skall ta skada.

Kommentar:

Yttrandet i sin helhet är vidarebefordrat till Trafikverket, vilka är ansvariga för genom- förandet av Västlänken.

25. Trafikverket

Har följande synpunkter:

Skrivningen om buller bör skrivas på samma sätt i planbeskrivningen som i plankartan.

Trafikverket anser att svensk standard för hur man skall mäta vibrationer skall användas för att få en så enhetlig bedömning som möjligt vid alla järnvägsprojekt. Trafikverket undrar vilken typ av värde som menas i beskrivningen kring vibrationer och varför kommunen valt värdet 0,3 mm/s istället för 0,4 mm/s vägd RMS (vägd RMS framgår ej av texten) vilket är Naturvårdsverkets & Trafikverkets riktlinjer. Det är också viktigt att kommunen inte förenklar skrivningen kring vibrationer för mycket, vilket kan leda till missförstånd. I skrivningen står till exempel inte vägd RMS med som enhet.

Trafikverket anser att de ytor som krävs för brandgasventilation ska finnas inom Västlänkens tillåtlighetskorridor samt i detaljplanens plankarta. Trafikverket motser inte att det även finns en större yta för brandgasventilation utanför Smyrnakyrkan men det måste tydligt framgå av planhandlingarna att det är kommunen som är ansvarig för genomförandet.

De flesta synpunkter Trafikverket har på aktuell granskningshandling är projektspecifika och tas upp i sin helhet i en bilaga som översändes med yttrandet.

Kommentar:

Komplettering görs till antagandet angående skrivningen av buller.

Värdet för vägd RMS har rättats i MKB och även lagts till i planbeskrivningen.

Trafikverkets synpunkter på plankarta och planbeskrivning har justerats så långt som möjligt.

För att minska påverkan på riksintresset kommer brandgasventilationsanläggningen i Haga att placeras utanför Smyrnakyrkan och de på Haga kyrkoplan kommer att tas bort ut antagandehandlingarna. Detta har skett i dialog med Länsstyrelsen och Trafikverket.

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.

26. Akademiska Hus

Station Haga och station Korsvägen kommer ha uppgångar inom Akademiska Hus fastigheter. Detta är något som Akademiska Hus ser som positivt och ser fram emot att i god samverkan fortsätta dialogen kring programskrivningar, projektering och förhandling kring utformning och ekonomi.

Akademiska Hus vill förbehålla sig rätten att framställa krav för de skador och störningar som kan komma att uppstå genom byggnationen av Västlänken, och att Akademiska Hus därigenom ska hållas helt skadeslösa. Under byggnationen av Västlänken kommer parkeringsplatsen vid "Psykologen", Linneplatsen, att användas som arbetsområde och etableringsyta eftersom denna ligger i mynningen av arbetstunneln. Parkeringsplatsen arrenderas idag av Akademiska Hus och för projektets användning av platsen behöver vissa avtalsregleringar göras om användningen med mera. Akademiska Hus förutsätter att avtal tecknas inom kort.

Kommentar:

Tillfälliga arbetsområden och etableringsytor som behövs under byggtiden ingår inte i detaljplanen. Ytorna ingår endast i Trafikverkets järnvägsplan. Trafikverket ansvarar för att förhandla och skriva erforderliga avtal med de fastighetsägare och nyttjanderättshavare som berörs av järnvägsplanen.

27. Alecta

Alecta vill inledningsvis nämna att bolaget uppskattar att synpunkter som tidigare har framförts under samrådet har tagits i beaktande.

Alecta kvarstår vid de synpunkter som har framförts under samrådet, i de delar dessa inte har beaktats redan.

På sid 20 i Planbeskrivning - Granskningshandling under punkt 5 anges att tunneln som mynnar vid Rosenlund avses användas som arbetstunnel under byggtid och för utrymning vid drift. Användningsområdet för tunneln har såvitt Alecta förstår ändrats, efter bl. a. Alectas synpunkter. Texten på sid 20 bör ändras.

Kommentar:

Tunnelmynningen i Rosenlund skall endast användas som servicetunnel. Handlingarna revideras.

28. BRF Arsenalsgatan 10

Föreningen förstår inte vitsen med att bygga en station vid en så otroligt fin och vacker stadsdel som Haga. Antalet personer som jobbar just i Haga är inte så stora och det är bara några minuters cykelväg till centralen. Stadsdelen är inte byggd för att klara av den omfattande byggtiden. En station vid Lindholmen på Hisingen borde vara avsevärt mycket mer attraktiv.

Föreningen har långtgående planer på att ta upp bergvärme för deras fastighet vilket skulle kunna ge besparingar på över 100 000:- per år. Denna kostnadsbesparing förväntar föreningen att projektet kompenserar om Västlänken förhindrar denna plan.

I övrigt föreslår vi Östlänken, som är ett billigare och framtida mer centralt projekt då staden förväntas växa österut. Järnväg med tunga järnhjul är ett flera hundra år gammalt system. Nu bör vi bygga framtidens system med till exempel magnetbanor och linbanor.

Kommentar:

Stationsläge vid Lindholmen var en av de alternativ som utreddes innan sträckningen beslutades. Västlänkens nuvarande sträckning är det alternativ som i störst utsträckning uppfyller de mål som är uppsatta för projektet. Läs vidare i sammanfattningen under *"Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken"*.

För svar angående kompensation för bergvärme, se i sammanfattningen under *"Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer"*, sista stycket.

29. BRF Bellman

Har följande frågor och yrkanden vilka berör boendemiljö, byggprocess och färdigställande:

- Hur kommer processen för risk för skada och hantering av redan uppkommen skada se ut?
- BRF Bellman vill ta del av de förbesiktningsrapporter/protokoll som skrivs i samband med besiktningarna, samt få en genomgång av desamma så att vi är överens om de ev. sprickor/skador som finns på fastigheten innan byggnation av Haga station/Västlänken startar.
- BRF Bellman vill att det tecknas en tilläggsförsäkring mot skador på fastigheten i ett fristående bolag som inte är knuten till Göteborgs kommun/Trafikverket eller juridisk person som är involverad i Västlänken.
- Om trafikomläggningen i Haga sker via Haga Kyrkogata och Bellmansgatan så kommer boendemiljön att under 2-3 år påverkas mycket negativt i och med buller, sämre luft och mer insyn. Dessutom påverkas flödet av gångtrafikanter från/till Haga Kyrkoplän, det blir en trafikfarlig miljö och en trafikbarriär under en alltför lång tid, enligt föreningens uppfattning.

Föreningen sänder även över sina synpunkter som tidigare skickats till samrådet för Station Haga.

Kommentar:

Byggtiden hanteras i järnvägsplanen som Trafikverket tar fram. För svar angående skador, besiktning och byggtid, se i sammanfattningen under *"Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer"*.

30. BRF Garm

Som fastighetsägare och boende nära den planerade Hagastationen är vi bekymrade över den påverkan som planerna får för vår fastighet och området Fogelberget, under och efter en byggnation.

För byggskedet redovisas en bullergräns för Hagaplan precis vid vår byggnad. Vi menar att denna gräns behöver ses över och utredas ytterligare så att buller kan åtgärdas/dämpas redan invid dagschaktet vid Handelshögskolan. En byggnation kommer att pågå i många år och vara en stor olägenhet för vår fastighet liksom för övriga fastigheter på Fogelberget. Det är därför angeläget att åtgärder vidtas så att bullret påverkar vår och andra bostadsfastigheter i området på minsta möjliga vis.

Då det gäller buller efter avslutad byggnation är vi särskilt oroad över störande ljud från tryckutjämningschaktet och järnvägstunneln. Handlingarna redovisar enbart i allmänna ordalag de bullernivåer man räknar med vid schaktet, vilket är helt otillfredsställande för oss som boende i en så närbelägen fastighet.

Då det gäller buller och vibrationer från tunneln kan vi läsa att det finns speciella rälsbanor att använda för att minska vibrationer från rälsen. Däremot framgår inte om man avser att använda sådan räls. Vi förutsätter att alla åtgärder vidtas och att räls används som minskar buller, stömljud och vibrationer på ett mycket effektivt sätt.

Kommentar:

Byggtiden hanteras i järnvägsplanen som Trafikverket tar fram. För svar angående byggtid, se i sammanfattningen under *"Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer"*.

Stömljudsdämpande åtgärder för tekniska installationer (exempelvis ventilationsanläggningar) utförs för att uppfylla de projektspecifika riktvärden som redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning kapitel 14. Föreslagna skyddsåtgärder bedöms vara tillräckliga för att nå riktvärdena för alla fastigheter. Kompletterande bullerskyddsåtgärder för ventilationsanläggningar kan komma att vidtas för att uppnå riktvärden för inomhus- och utomhusbuller.

31. BRF Höjderna

Brf Höjderna ställer sig generellt kritisk till lokaliseringen av station Haga och hänvisar till negativa konsekvenser för områdets kulturhistoriska värde, fornlämningen Göteborg, stadsbyggnadshistoriska värden, områdets natur, parkhistoriska värden och visuella samband. Föreningen vill se en annan lokalisering, till exempel Järntorget, och om inga andra alternativ är möjliga; en tydligare redogörelse för orsak till detta.

Gällande förslaget på ändring av gällande detaljplaner har Brf Höjderna följande synpunkter:

- Hela Haga kyrkoplan bör betecknas q₂, det vill säga *Särskilt värdefull parkmiljö*.
- Mynning av servicetunnel i Rosenlund mellan kvarteret Boktryckeriet och kvarteret Kasernen: Öppningen i berg kommer att inkräkta på bastionen som är av riksintresse och en del av Fornlämningen Göteborg. Alternativ bör övervägas.
- Träd i Kungsparken/Allén och Haga Kyrkoplan ska bevaras så långt möjligt.

Föreningen vill försäkra sig om (under byggskedet):

- Att servicetunneln under Kungshöjd inte kommer att användas som arbetstunnel under byggtiden och att inga sprängmassor kommer att fraktas ut via tunnelmynningen i Rosenlund.
- Att genomförandeplanen förankras med de boende i god tid före planerade arbeten.
- Att sprängning enbart sker vid begränsade tidpunkter.
- Tydliggörande av vilken kompensation och vilka åtgärder som kan bli aktuella om vibrationer till följd av sprängning och andra arbeten blir högre än gränsvärden.
- Tydliggörande av vilken kompensation och vilka åtgärder som kan bli aktuella om buller blir högre än gränsvärden.
- Tydliggörande om möjlighet till kompensation på grund av försämrade parkeringsmöjligheter, tillgänglighet mm
- Tydliggörande om kompensation vid skador på fastigheten.

Föreningen vill försäkra sig om (under driftskedet):

- Tydliggörande av vilka stömljudskompenserande åtgärder som är aktuella.
- Tydliggörande av vilken kompensation och vilka åtgärder som kan bli aktuella om vibrationer till följd av tågtrafik blir högre än gränsvärden.

- Tydliggörande av vilken kompensation och vilka åtgärder som kan bli aktuella om buller blir högre än gränsvärden.
- Tydliggörande om kompensation vid skador på fastigheten.
- BRF Højdena vill även ha ett förtydligande av vilka konsekvenser en eventuell ombildning av fastigheten kommer att innebära.

Kommentar:

Alternativet med en station vid Järntorget valdes bort bland annat av tekniska anledningar, då en större del av tunneln skulle ha behövt gå i ett öppet schakt och flera byggnader skulle påverkats. Läs vidare i sammanfattningen under *"Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken"*.

Kungsparken samt den del av Haga Kyrkoplan som kommer att påverkas av schaktning vid Västlänkens tunnel har skyddsbestämmelser i form av q2 i detaljplanerna för järnvägstunneln. Hela Haga Kyrkoplan finns med i detaljplanen för Station Haga och har där bestämmelsen q2. Planen för Haga Kyrkoplan har varit ute på samråd och granskning planeras till våren/sommaren 2016. Läs mer om träd med mera i sammanfattningen under *"Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö"*.

Alternativa lägen för servicetunnel Rosenlund har studerats i arbetet med järnvägsplanens samrådshandling. Servicetunnel Rosenlund kommer inte att användas som arbets-tunnel.

För svar angående byggtid, buller och vibrationer samt kompensationer, se i sammanfattningen under *"Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer"*.

32. BRF Pompe

Hyser oro för obehag av ljud och vibrationer som kan komma att uppstå under bygg- och driftskede samt över problem så som sättningar, sprickbildning eller andra skador. Föreningen hyser också oro över eventuell förändring av grundvattennivå och dess konsekvenser.

Kommentar:

Byggtiden hanteras i järnvägsplanen som Trafikverket tar fram. För svar rörande buller och vibrationer, läs i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*. Läs vidare i underrubriken *Grundvatten* angående denna synpunkt.

33. BRF Viktor Rydbergsgatan 16

Trafikverket har uppgivit att en del av Fastigheten kommer att ianspråktagas av Trafikverket genom en s.k. tredimensionell fastighetsbildning. Bostadsrättsföreningen kommer i denna del att ha ersättningsanspråk. Detta ersättningsanspråk behandlas inte vidare eftersom Bostadsrättsföreningen förutsätter att detta kommer att hanteras inom ramen för Lantmäterimyndighetens handläggning av Trafikverkets ansökan om fastighetsbildning.

Bostadsrättsföreningen förutsätter att Trafikverket kommer vidta tillräckliga försiktighetsåtgärder för att undvika att skador uppstår vid byggnadsarbetena och driften av järnvägen. För det fall skador skulle uppstå kommer Bostadsrättsföreningen att kräva ersättning med stöd av bland annat miljöbalkens regler om miljöskadestånd.

Kommentar:

Byggtiden hanteras i järnvägsplanen som Trafikverket tar fram. För svar angående byggtid, skador samt kompensationer, se i sammanfattningen under *"Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer"*.

34. Eklandia

Nedan sammanfattas Eklandias samlade yttrande från samråd och granskning:

Planförslaget innebär för stora konsekvenser för våra fastigheter, därför motsätter vi oss förslaget av tunnelmynningens placering enligt här nedan nämnda skäl.

Tunnelmynningen mellan Psykologen och BASF-huset skulle innebära en kraftig förse-
ning av våra planer att bebygga och utveckla fastigheten Annedal 21:9. Eklandia före-
språkar ett helt nytt förslag till placering av tunnelmynningen för arbets- och service-
tunneln. Kvarstår endast alternativen Muraregatan och Linnéplatsen anses följande:

- I första hand bör tunnelmynningen placeras enligt tidigare samrådsförslag vid Muraregatan vilket enligt Trafikverket var det bästa alternativet i det ordinarie samrådsskedet. En tunnelmynning vid Muraregatan innebär en lägre byggkostnad, kortare byggtid, inga direkta ytterligare ingrepp på omgivningen om befintligt påslag kan nyttjas, inga bostäder i direkt närhet.
- I andra hand föreslår vi att tunnelmynningen placeras söder om BASF-huset. Söder om BASF-huset hade inneburit en mindre störning för BASF-Huset och Psykologen, då störs inte heller våra byggplaner för fastigheten Annedal 21:9. Vi förutsätter att byggtrafiken kan ledas direkt ut på Dag Hammarskjöldsleden utan att passera BASF-huset och Psykologen, trafiklösning med trafikljus bör vara möjligt. Placeringen av tunnelmynningen söder om BASF-huset har stude-
rats av Trafikverket. Förklaringen vi fått varför Trafikverket inte valt den här placeringen är att etableringsytan och arbetsområdet är mindre här, dessutom ett sluttande och ”sämre” berg, kan det vara tillräckliga anledningar till att välja bort detta alternativ?

Specifika frågeställningar och synpunkter:

- Göteborgs Energi har meddelat att projektet inte kan använda deras befintliga påslag vid Muraregatan då det finns teknisk utrustning som kan ta skada. Kan denna utrustning flyttas eller säkerställas på annat sätt?
- Enligt uppgift från Trafikverket är det väldigt viktigt att komma igång i tid då tidplanen är kritisk, hur mycket längre tid tar det att bygga arbets- och service-tunneln till Linnéplatsen istället för Muraregatan? Hur mycket dyrare blir det?
- I den utredning som tagits fram av Trafikverket visade det sig att både vad gäller drivtiden och kostnaden är Linnéplatsen ett sämre alternativ än Muraregatan. Vi tar gärna del av materialet som fått Trafikverket att ändra inriktning från sitt huvudalternativ vid Muraregatan till Linnéplatsen. Vi efterfrågar en djupare utredning.
- Eklandia är oroliga för verksamheterna och trafiken kring Linnéplatsen med avseende på hälsa och säkerhet vid byggtrafiken.
- Oro har visats då trafik från Haraldsvägen ut på Konstepidemins Väg behöver passera gång och cykelbana. Ytterligare tung trafik känns olämpligt.
- Den befintliga tillfartsvägen för BASF-huset är redan idag i dåligt skick. Tunga lastbilar med stora laster kan innebära att vägen körs sönder.
- Hur samkörs byggtrafiken med leveranser till huset, sopbilar, parkering, in/utfart till p-garage med cirka 80 p-platser, bil-pool, gående och cyklister mm.
- Inget förslag har redovisats till hur parkeringsproblematiken skall lösas under byggtidens markanspråk.
- Hur påverkas verksamheterna under byggskedet med buller och skakningar?
- Får Eklandia kompensation för eventuella hyresbortfall och hyresnedsättningar?
- Vad gäller detaljplanen så föreslås en gemensamhetsanläggning på den infart som idag är placerad på kvartersmark för att säkra in- och utfart från tunneln. Infarten bör istället vara utlagd som allmän platsmark gata och marken med befintlig väg lösas in av kommunen.

- Det kan finnas skäl att ifrågasätta detaljplaneprocessen kring det kompletterande samrådet då ingen återkoppling har skett på yttrandet från det kompletterande samrådet.
- Det saknas information kring vilken utsträckning den framtida utrymningsvägen kommer påverka och begränsa intilliggande verksamheter.
- Enligt detaljplanens MKB i granskningshandlingen bedöms alternativet vid Muraregatan innebära mindre påverkan och negativa konsekvenser än valt alternativ.

Detaljplanen föreslår en gemensamhetsanläggning på den infart som idag är placerad på kvartersmark för att säkra in- och utfart från tunneln. Det innebär att om Göteborgs kommun/Trafikverket inte kommer överens med berörda fastighetsägare är det upp till en lantmätarens prövning huruvida en gemensamhetsanläggning är möjlig och om det finns möjlighet till en tvångsanslutning, samt till vilken kostnad och framtida drift- och underhållsandelstal. Eklandia anser att området runt Linnéplatsen är ett område med kommunalt huvudmannaskap, där kommunen äger och förvaltar allmänna anläggningar, därav bör också en gata fram till en drift-, service- och räddningstunnel vara i kommunal ägo. Väljer kommunen att gå vidare med granskningsförslaget med ett ”g” på prickad kvartersmark för kontor så föreslår Eklandia att man använder sig av fastighetsindelningsbestämmelser där det utreds vilka anläggningar som ska utgöra gemensamhetsanläggningar, vilka fastigheter som ska delta i gemensamhetsanläggningarna och de utrymmen som ska tas i anspråk för anläggningarna. De servitut, ledningsrätter och liknande särskilda rättigheter som ska bildas, ändras eller upphävas.

Angående fastigheten Nordstaden 2:16 och fastigheterna Annedal 21:9-10

- Besiktningar bör ske i god tid före och minst 10 år efter godkänd slutbesiktning. Utöver okulärbesiktningar bör varje fastighet dubbas och avvägas samt grundvattennivån kontinuerligt mätas
- Det är viktigt att i detaljplaneskedet utreda vilken påverkan arbetstrafiken till och från arbetsområdena får på fastigheter som ligger vid, men också utanför arbetsområdena. Trafikvägar och mängder bör redovisas. Ett förslag är att byggtiderna handlas upp till att endast gå kvällstid.
- Hur påverkas kundernas verksamheter under byggskedet med buller, luftföroreningar och skakningar?
- Eklandia efterlyser information om hur och när i processen de förlorade hyresintäkterna, både under och efter bygget kommer att hanteras. Fastigheterna kommer att få en minskad attraktivitet även efter byggnationen enligt Eklandia. Samtliga kostnader som uppkommer och kan härledas till projekt Västlänken förutsätts belasta projektet.

Kommentar:

Det alternativa läget med tunnelmykning vid Muraregatan valdes bort på grund av att området skulle bli mer påverkat under byggtiden, bland annat sett till trafiksäkerhet och kulturhistoriska värden på byggnaderna i närområdet. MKB tar endast hänsyn till Västlänkens påverkan under driftskedet. Det nuvarande läget för servicetunneln ryms inom projektets budget och tidplan.

Trafikverket har tittat på möjligheten att flytta påslaget för arbetstunneln söder om BASF huset utifrån olika parametrar och kommit fram till att det där inte finns tillräckliga etableringsområden, att trafikbegränsningarna är omfattande samt att tunneldrivningen blir längre.

Även alternativ placering för servicetunnelns tillfart har studerats, direkt ut på trafikleden söder om Linnéplatsen. Detta skulle ge stor påverkan på trafiken.

Att placera allmän platsmark som tillfart till servicetunnel är inte lämpligt eftersom tunneln är kvartersmark (Trafikverkets). Processen kring bildandet av gemensamhetsanläggning hanteras enligt sedvanlig rutin där Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning. Fastighetsindelningsbestämmelser har inte ansetts nödvändigt.

Ett samrådsmöte hölls med Eklandia under samrådstiden för det kompletterande samrådet, 2014-06-10. Eklandia framförde där sina synpunkter på planförslaget. För att tydliggöra att Eklandia inkommit med yttrande både under samråd och granskning tas båda dessa yttranden med i detta granskningsutlåtande. De synpunkter som framfördes under samrådet beaktades trots att de inte kom med i samrådsredogörelsen, men föranledde inga ändringar i planhandlingarna eftersom alternativ har studerats och inte ansetts rimliga.

För svar angående byggtid, skador samt compensationer, se i sammanfattningen under *”Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer”*.

35. Fastighetsägare Bö, Skrivelse 1

Insänd av följande fastighetsägare:

Bö 36:3.

Bö 36:6,

och Bö 38:17,

Liknande skrivelser har också inkommit från ett flertal andra boenden, dock med justeringar och tillägg. Tilläggen redovisas var för sig.

Boenden anser att den planerade dragningen av tunneln under Jakobsdal, Örgryte medför stor risk för en kraftig negativ påverkan på deras fastigheter på grund av följande anledningar:

- Tidigare större byggnationer i området har medfört sättningsskador. Det finns ingen utredning som visar att husen i Jakobsdal inte kommer att utsättas för sättningsskador.
- Det finns ingen ljud- eller vibrationsanalys gjord på det sätt tunneln är tänkt att byggas. Trafikverket hänvisar till att det finns gränsvärden som man ska hålla. Man kan dock inte förklara i detalj hur detta ska ske. Den miljömedicinska utredningen rekommenderar det orimliga kravet att sovrum skall förläggas till andra våningen.
- Det finns flera möjligheter att dra tunneln längre västerut under flerbostadshusen som står helt och hållet på berg. På så sätt skulle tunneln också hamna betydligt djupare under husen.
- Husen är känsliga även på grund av byggnadssättet, t ex skorstensmurarna byggda med kalkbruk, inte betong.

Genom att dra järnvägstunneln under Örgrytevägen från Korsvägen kan tunneln hamna längre västerut när den kommer in i Jakobsdal eftersom man då kan ”snedda över” tillåtlighetskorridoren. Detta alternativ har strukits av ekonomiska skäl samt för att det kommer störa biltrafiken under byggtiden. Trafikverket har alltså valt att hellre riskera att störa de boende i Jakobsdal för all framtid än att störa bilister och affärsidkare under byggtiden.

Ett annat sätt att flytta tunnelns dragning genom Jakobsdal längre västerut är att acceptera en snävare radie som man gör på andra delar av tunneln vilket kan lösas genom att

sänka maxhastigheten från 80 km/h till 70 km/h i kurvan. Detta skulle endast öka restiderna med 1-2 sekunder.

Trafikverket har sagt att boende skall gå skadelösa. Boenden anser redan nu att en eventuell spekulant blir mindre och mindre angelägen av att köpa huset ifråga, med tanke på den långa byggtid, risker och osäkra konsekvenser som väntar.

Servicetunneln bör flyttas från den östra sidan av järnvägstunneln till den västra sidan för att undvika att även servicetunneln dras under de mest sättningskänsliga husen i Jakobsdal.

Det finns ingen utredning som stödjer påståendet att det inte kommer att bli några skador på husen under byggskedet.

Servicetunnelns mynning är olyckligt placerad med tanke på närheten till Skårsskolan (F-6). Den innebär att upptill 55 lastbilar/dygn ska passera skolbarnens väg till Skårsskolan.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

36. Fastighetsägare Bö, skrivelse 2

Insänd av fastighetsägare för Bö 38:3

Liknande skrivelser har också inkommit från ett flertal andra boenden, dock med justeringar och tillägg. Tilläggen redovisas var för sig.

Boenden anser att föreslagen tunneldragning under kvarteren kring Laboratoriegatan är ytterst olämplig av följande anledningar:

- Trähusbebyggelsen kring Jakobsdalsgatan, Laboratoriegatan och sankt Sigfrids-gatan är uppförd på 1920-talet och ingår i kommunens bevarandeprogram från 1999. Byggtekniken och det materialval som användes på 1920-talet ökar husens känslighet för sättningar och vibrationer.
- Boenden kan inte finna att en noggrann geoteknisk utredning genomförts i detta område innefattande en värdering av risken för sättningsskador för enskilda byggnader vid olika nivåer av störningar (vibrationer, förändringar av grundvat-tennivåer).
- Stomljuds-nivån har i utredningar beräknats uppgå till 25 – 30 db i driftsfas. Vi hävdar att vi själva och framtida fastighetsägare med föreslagen tunneldragning i driftskedet och för all framtid kommer att drabbas av störd sömn och ökad stress med åtföljande stressrelaterade sjukdomar.

Förslaget är att tunneldragningen flyttas västerut så långt som möjligt, idealiskt under E6. Om detta inte är möjligt åtminstone så nära E6 som möjligt. Ovanliggande fastigheter (flerfamiljshus) är här grundlagda i berg. Avståndet mellan ovanliggande byggnader och tunneltak skulle på grund av topografin öka. Man bör även överväga att placera servicetunneln väster om järnvägstunneln för att ytterligare minska risken för materiell skada inom området under byggfasen.

Oberoende av slutlig placering av tunneln ställer boendena följande krav.

1. Att en noggrann geoteknisk utredning genomförs av varje enskild fastighet inom området
2. Att proaktiva åtgärder såsom grundförstärkning övervägs i de fall risk för materiell skada inte bedöms försumbar.

3. Att precisionsavvägda dubbar placeras i åtminstone byggnadens alla hörn samt på murstock för sättningskontroll.
4. Att provtryckning av samtliga rökkanaler och eldstäder sker före och efter byggfasen.
5. Att kontinuerlig/frekvent mätning sker under byggfasen av byggnadens grad av sättning, vibrationer samt övre och nedre grundvattennivå
6. Att mätvärden görs kontinuerligt tillgängliga för fastighetsägarna över internet.
7. Att en beräkning av vibrations/stomljudnivå under driftfas görs för varje fastighet när slutligt beslut om byggteknik vad gäller vibrationsdämpning har fattats
8. Att bästa tillgängliga vibrationsisolerande byggteknik utnyttjas i tunneln.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

37. Fastighetsägare Bö 35:13

Skickar ett yttrande med samma synpunkter som yttrande 36 med följande tillägg:

- Det är oacceptabelt att samtal har skett med Liseberg utan att fastighetsägare i Skår/Jakobsdal har varit med i förhandlingen.
- Bygget kan innebära stora ekonomiska konsekvenser då fastigheter kan behöva säljas till lägre än marknadsmässiga priser på grund av byggnationen.
- En noggrann analys skall göras av hur man skall säkerställa att ekarna i Jakobsdalsområdet inte skadas/dör.
- Alla gjorda besiktningar skall gås igenom så att de verkligen återger respektive fastighets status. Mer än en handfull ”dold” eller ”delvis dold” yta kan inte accepteras.
- Kvalificerad utrustning för att mäta sättningar och vibrationer skall användas i varje berörd fastighet. Mätvärden skall göras kontinuerligt tillgängliga för respektive fastighetsägare.
- Fastighetsägaren bör få tolkningsföreträde om skador uppstår, och besiktningarna inte ”ger erforderligt underlag för att korrekt kunna bedöma om förändringar uppstått under viss tid och i så fall i vilken omfattning” (Syftet med SS 460 48 60).
- Påfarten på E6 måste lösas då S:t Sigfridsgatan inte tål mer/tyngre trafik.
- Om nuvarande uppvärmning med bergvärme måste ersättas skall driftkostnad med ny uppvärmningsteknik vara i paritet eller lägre än med dagens.
- Om bergvärmen kan behållas skall en noggrann analys göras av hur verkningsgraden påverkas negativt av tunneln och ersättning för detta skall ske på ett kostnadsneutralt sätt även sett i ett minst 50-årigt perspektiv.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

38. Fastighetsägare Bö 35:14

Emotsätter sig sträckningen under Skår/Jakobsdal av nedanstående skäl.

- Tunneln är föremål för 3D-fastighetsbildning som inskränker på vår tomträtt för fastigheten. Ingen kompensation för detta är föreslaget. Vi kräver att förslag på reducerat taxeringsvärde, sänkning av tomträttsavgäld, lägre värde-

ring/beräkningsgrund för friköpande av tomträtten samt ett engångsbelopp presenteras som kompensation för intrånget.

- Vi vill se lösning för ny bergvärmetunnel, inkl. tidplan och få den garanterad innan vi godkänner den. Fjärrvärme eller annat alternativ accepteras inte som ersättning.
- Vi kräver en garanti från Göteborgs Stad och Trafikverket att tågtrafiken i tunneln inte kommer att höras inifrån vårt hus. De dB-tal som nämns i rapporterna är hörbara nivåer, vilket vi å det kraftigaste motsäger oss.
- Vi ser ingenting i planen ang. kompensation för olägenheter i samband med byggande av tunneln. Vibrationer, ljudnivåer mm. kommer bli störande, anslutningstrafik kommer bli påverkat av byggfordon på St Sigfridsgatan mm. Vi ser fram emot ett förslag kring kompensation för störningar av detta slag.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

39. Fastighetsägare Bö 36:4

Framför oro över sin fastighet i Skår och skickar samma synpunkter som yttrande 35. Boende motsätter sig detaljplanen enligt liggande förslag och anser att andra alternativ bör utredas.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

40. Fastighetsägare Bö 36:7

Har följande synpunkter:

1. Att förslaget till dragning av Västlänken under Jakobsdal omarbetas i grunden. Dragningen måste flyttas längre västerut, men helst under E6:an. Utgångspunkten skall vara att undvika att lägga tunneln i gränzonen mellan starkt sluttande berg och lera i Jakobsdal, utan istället i solitt berg långt från gränzonen.
2. Att maxhastigheten i kurvan under Jakobsdal sänks till 70 km/tim om detta underlättar en tunneldragning i solitt berg långt från gränzonen mellan starkt sluttande berg och lera.
3. Att sluta gynna det kommunägda Liseberg och istället sätta fastighetsägarna i Jakobsdals intressen i centrum. Det är lämpligt att Liseberg får ta eventuella nackdelar eftersom Göteborgs kommun är en av initiativtagarna till Västlänken.
4. Att göra ordentliga geotekniska analyser för varje berörd fastighet i området.
5. Att göra ordentliga riskanalyser för varje fastighet i området. Den fastighet där den största risken finns, skall vara styrande för tunneldragning och arbetets genomförande.
6. Att ”försiktig sprängning” föreskrivs under Jakobsdal.
7. Att bästa tillgängliga vibrationsdämpande teknik föreskrivs i tunneln.
8. Att inga dispenser ges om Trafikverket inte klarar normkrav. Klarar man till exempel inte stomljudskraven, får man sänka hastigheten på tågen.
9. Att avsikterna med kommunens bevarandeplaner från 1999 klargörs i planen.
10. Att rubricerad detaljplan och ändringar av detaljplaner inte läggs fast förrän en acceptabel tunneldragning och övriga åtgärder ovan vidtagits.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

41. Fastighetsägare Bö 36:17

Skickar samma synpunkter som skrivelse 42.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

42. Fastighetsägare Bö 36:18

Skickar samma synpunkter som yttrande 36, med följande tillägg:

- Det är alltså obesvarat vilka dB-tal och vibrationer som uppstår under boendens fastighet i bygg- respektive driftsfas.
- Boenden kräver vetenskapliga bevis för att deras nattsömn inte kommer att störas. Om inte detta kan bevisas så krävs ersättning för minskad boendekvalitet.
- Frågan om expropriation av berörda fastigheter kallas numera inlösen av mark (LBJ 4 kap+ 1§). Detta ger skyldighet för Trafikverket att inlösa mark motsvarande fastighetens marknadsvärdesminskning + 25%. Något tillfredsställande svar beträffande vem som gör bedömningen av marknadsvärdesminskningen samt huruvida skyldigheten från Trafikverkets sida endast omfattar marken och inte hela fastigheten har ej lämnats.
- Då diskussionerna med Liseberg har pågått under cirka 3 år innan vi fastighetsägare inbjuds till samråd föreligger det en remarkabel särbehandling av de olika remissinstanserna. Trafikverket/projekt Västlänken har härvidlag på ett flagrant sätt åsidosatt likställighetsprincipen. Vi begär ånyo ut de protokoll som förts i ovan nämna förhandlingar, om sådana ej kan presenteras emottas besvärshandling. I anslutning till ovan hemställer vi att Trafikverket genomför en juridisk prövning av det påtalade åsidosättandet av likställighetsprincipen.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

43. Fastighetsägare Bö 36:19

Skickar samma synpunkter som yttrande 36, med följande tillägg/förtydliganden:

- Det är alltså obesvarat vilka dB-tal och vibrationer som uppstår under boendens fastighet i bygg- respektive driftsfas.
- Boenden kräver vetenskapliga bevis för att deras nattsömn inte kommer att störas. Om inte detta kan bevisas så krävs ersättning för minskad boendekvalitet.
- Frågan om expropriation av berörda fastigheter kallas numera inlösen av mark (LBJ 4 kap+ 1§). Detta ger skyldighet för Trafikverket att inlösa mark motsvarande fastighetens marknadsvärdesminskning + 25%. Något tillfredsställande svar beträffande vem som gör bedömningen av marknadsvärdesminskningen samt huruvida skyldigheten från Trafikverkets sida endast omfattar marken och inte hela fastigheten har ej lämnats.
- Då diskussionerna med Liseberg har pågått under cirka 3 år innan vi fastighetsägare inbjuds till samråd föreligger det en remarkabel särbehandling av de olika remissinstanserna. Trafikverket/projekt Västlänken har härvidlag på ett flagrant sätt åsidosatt likställighetsprincipen. Vi begär ånyo ut de protokoll som förts i ovan nämna förhandlingar, om sådana ej kan presenteras emottas besvärshandling.

- ling. I anslutning till ovan hemställer vi att Trafikverket genomför en juridisk prövning av det påtalade åsidosättandet av likställighetsprincipen.
- Den besiktning av vår fastighet som utförts via konsult på uppdrag av Trafikverket resulterade i ett stort antal anmärkningar med benämningen dolt eller delvis dolt. Om skador uppstår på dessa platser i fastigheten- vem är då ersättnings-skyldig?
 - Hur hanteras kompensation för ökade kostnader med alternativ uppvärmning för vår fastighet i all framtid? Vem gör vilka kalkyler och på basen av vilka riktlinjer? Hur blir reducerat fastighetsvärde på grund av ändrad uppvärmning kompenserat?
 - Hur kan man säkerställa att träden i södra delen av Jakobsdalsgatan inte blir skadade under och framförallt efter tunnelbygget?
 - Vi kräver att trafiken från och till byggarbetsplatsen dirigeras via på- och avfart från riksväg 40 alternativt E6.
 - Boenden kräver att skriftligt underlag angående ersättning av befintlig bergvärme, framtida kompensation avseende ökade kostnader samt värdeminskning av fastigheten presenteras i god tid före byggstart.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

44. Fastighetsägare Bö 36:22

Skickar samma synpunkter som yttrande 36, med följande tillägg:

- Trafikverket vill lösa in en 3D-fastighet inom vår fastighet. En konsekvens blir att vi inte kommer att kunna borra hål för att installera bergvärme till bostaden. För oss innebär detta en kapitalförlust i nära framtid. För den kapitalförlusten 100.000:- begär vi ersättning vid inlösen av 3D-fastigheten
- Besiktning av mätarledningar (VA och el) på vår fastighet skall genomföras på lika sätt som för byggnaden och att eventuella skador på dessa skall ersättas lika som för fastigheten i övrigt.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

45. Fastighetsägare Bö 38:2

Bifogar yttrande 148 vilket boenden instämmer i med följande tillägg:

- Erforderliga mätningar som krävs för att undvika att diskussion uppkommer om huruvida förändringar och skador uppkommer på grund av projektet eller inte.
- Golvlutningar bör dokumenteras noggrant.
- Om skada kan konstateras är det ett krav att projektet, helt på egen bekostnad och i samråd med oss, eller med den som äger fastigheten när saken eventuellt blir aktuell, återställer situationen till vad som gäller idag.
- För att intrång ska kunna godtas förutsätts att boenden får en juridiskt relevant part att diskutera samtliga frågor med, som relateras till de konsekvenser som kan uppstå. Vi begär att projektet återkommer om detta på ett tillfredsställande sätt.

- Information gällande begränsning, fördyring eller omöjliggörande av bergvärme måste också ske innan inskränkning av ägande kan accepteras.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

46. Fastighetsägare Bö 38:4

Skickar samma synpunkter som yttrande 36, med tillägget att en värdeminskning på husen är att vänta. En minskning som Trafikverket inte kommer att ersätta.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

47. Fastighetsägare Bö 38:5

Skickar samma synpunkter som yttrande 35, med tillägget att boenden ser det som en självklarhet att vibrations- och ljudberäkningar av driftsfasen görs för varje fastighet innan beslut om slutlig dragning av tunneln tas.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

48. Fastighetsägare Bö 38:7

Skickar samma synpunkter som yttrande 36 samt kräver att omledning av tung trafik till St Sigfridsgatan undviks.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

49. Fastighetsägare Bö 38:8

Skickar samma synpunkter som yttrande 35, med samma kravlista som skrivelse nummer 36.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

50. Fastighetsägare Bö 38:10

Framför oro över sin fastighet i Skår och skickar samma synpunkter som yttrande 35.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

51. Fastighetsägare Bö 38:13

Framför oro över sin fastighet i Skår och skickar samma synpunkter som yttrande 35. Boende betonar problemet med byggtrafik vid Skårsskolan. Hur skall barnens säkerhet och hälsa skall kunna garanteras under byggtiden? Placeringen bör utredas och beaktas av såväl Göteborgs Stad som Trafikverket.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

52. Fastighetsägare Bö 38:19

Anser att det är för riskabelt att placera en järnvägstunnel under Skår där hus är byggda med porösa material; murstock fogad med kalkbruk och innerväggar med puts av kalkbruk som förstärkts med vass. Det skulle även vara mycket olyckligt om skolvägen till Skårsskolan störs av tung lastbilstrafik. Önskemål framförs om att tunneln flyttas västerut, samt att servicetunnelns mynning flyttas till ett område som inte ligger i närheten av Skårsskolan.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

53. Fastighetsägare Bö 38:20

Skickar samma synpunkter som yttrande 36 och betonar känsligheten i husens byggnadsteknik i Skår. Det är nödvändigt att göra geotekniska analyser av varje berörd fastighet. Att följa rekommendationen att placera sovrum på andra våningen för att minska störningsrisken skulle innebära en mycket stor och oacceptabel inskränkning i möjligheten att på normalt sätt använda fastigheten.

Boenden hänvisar också till proportionalitetsprincipen vilken säger att vad den enskilde förlorar måste stå i proportion till vad det allmänna skulle vinna av en viss åtgärd, riktad mot enskild. Boende hänvisar också till regeringens tillåtlighet som säger att Trafikverket förutsätts ha en mycket hög ambitionsnivå när det gäller försiktighetsmått.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

54. Fastighetsägare Bö 38:21

Har följande synpunkter:

- Av redovisade granskningshandlingar kan inte dras slutsatsen att allvarliga störningar i driftsskedet inte kommer att uppstå
- Handlingarna redovisar inte bullerfrågan på ett fullgott sätt, så att garantier kan ges att inte olägenheter uppstår.
- Beräkning av vibrations/stomljudnivå under driftfas måste göras för varje fastighet.
- Det måste vara ett krav att bästa tillgängliga vibrationsisolerande byggteknik utnyttjas i tunneln
- Omtag måste göras av samråd om förändringar av planen krävs för att undgå nämnda olägenheter. Kan inte fullgod lösning redovisas och genomföras, måste planen anses inte lämplig och avbrytas.
- När det gäller byggfasen måste det vara ett krav att fullgod inventering görs av berörda fastigheter före, under och efter byggnation. Det innefattar också t ex precisionsavvägda dubbar och provtryckning av skorstensstockar och kanaler.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

55. Fastighetsägare Bö 38:24

Skickar yttrande 35 samt yttrande 36 med följande tillägg:

- All omledning av tung trafik till St Sigfridsgatan måste undvikas.
- Planering av tunneldragning skall utnyttja så kallade ”allmänningar” till exempel vid tvärtunnelns dragning strax norr om BÖ 38:24.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

56. Fastighetsägare Bö 39:10

Skickar samma synpunkter som yttrande 35, med följande tillägg:

- Att det genomförs en noggrann geoteknisk utredning av samtliga enskilda fastigheter inom området avseende risken för materiella skador.
- Att eventuella förebyggande åtgärder som grundförstärkning övervägs/utförs i de fall risk för materiell skada ej bedöms som försumbar.
- Att precisionsavvägda dubbar placeras i byggnadens alla hörn samt murstock för säker sättningskontroll.
- Att provtryckning av samtliga rökkanaler och eldstäder sker före och efter byggfasen.
- Att fortlöpande mätningar sker under byggfasen av eventuella sättningar, vibrationer, bullerproblem samt grundvattennivåer.
- Att mätvärden och andra väsentliga observationer kontinuerligt görs tillgängliga över internet så att fastighetsägarna i tid och ej i efterhand ges möjlighet att yttra sig.
- Att beräkningar av vibrations- och ljudnivåer för varje fastighet görs innan man fattar slutligt beslut om ljuddämpande och vibrationshämmande byggnadsteknik.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

57. Fastighetsägare Bö 39:11, 39:12 och 39:13

Boenden anser att föreslagen tunneldragning på fastigheten är olämplig och skall förläggas i ett västligare läge för att minska risk för grundvattensänkningar, vibrationer/buller, ersättningar, störningar av fastigheters energibrunnar

- Trafikverkets information om bergsnivåer från SGU är inte tillräckligt detaljerade för att överensstämja med verkligheten på fastigheten.
- En sänkning av grundvattennivån under byggtid eller under järnvägsdrift skulle ha förödande inverkan på byggnaden.
- På grund av den långa genomförandetiden så kommer många fastigheter att byta ägare innan slutbesiktningar och driftsättning. De åtaganden som Trafikverket har gentemot fastighetsägarna har inte definierats klart i samrådet. För att ge de små fastighetsägarna en trygghet behöver enskilda avtal upprättas. De avtalen följer med fastigheten vid ägarbyten och säkerställer en tydlighet i Trafikverkets åtaganden genom tiden för projektet.

Vi begär att trafikverket utför följande dokumentation:

- En geoteknisk undersökning på fastigheten för att fastställa riskerna vid grundvattenförändringar och vibrationer. Utredning av erforderliga grundförstärkningar
- Byggnaden förses med precisionsavvägda dubbar i fyra hörn.
- Rökkanaler provtrycks
- Kontinuerlig grundvattennivåmätning i befintlig energibrunn.

Föreslagen tunneldragning medför att vi har följande krav på åtgärder och ersättningar från Trafikverket:

- Erforderliga grundförstärkningar enligt ovanstående geotekniska undersökning och utredning.
- Befintliga energibrunnar som förstörs ersätts med nya direkt efter sprängningsarbeten utförts på fastigheten. Borrdjupet i nya energibrunnar ska kompensera för minskat energiuttag på grund av tunnelns termiska inverkan.
- Att bästa möjliga vibrationsdämpande teknik används för järnvägsspåren.
- Hastigheten begränsas till 70 km/h i tunnelsträckningen genom området.
- Den schablonmässiga ersättningen för intrång i fastigheten kompletteras med marknadsmässig ersättning för värdeminskning vid försäljning av fastigheten under färdigställandetiden.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

58. Fastighetsägare Bö 39:23

Skickar samma synpunkter som yttrande 35 och yttrande 36 men tillägger följande:

- I Trafikverkets utredningar finns ingenting nämnt avseende de gamla och känsliga husen och den unika miljön som de tillsammans utgör.
- Potentiella skador skall noggrant dokumenteras i samråd med fastighetsägare innan byggfasen påbörjas.
- Fastighetsägare skall tydligt delges information om ekonomisk ersättning för skador och inom vilken tidsram dessa ersättningar betalas ut.
- En kontaktperson skall utses som har till uppgift att samordna ärenden som gäller skador på fastigheter.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

59. Fastighetsägare Bö 40:13

Skickar samma synpunkter som yttrande 36 med följande tillägg:

- Hur berörs varje enskild fastighet vad avser buller och vibration under uppbyggnadsfasen respektive under driftsfasen? Och hur ser beräkningarna ut rörande eventuell påverkan på grundvattennivåer? Var går enligt Trafikverket gränsvärdena för vad som kan accepteras när det gäller frågorna ovan och vem sätter dessa gränser? Vilka garantier kan fastighetsägarna få att beräknade värden också blir samma som sedan uppkommer i verkligheten?
- Om tunneldragningen faktiskt blir den som Trafikverket nu planerat - exakt hur kommer de berörda fastighetsägarna bli kompenserade när det gäller intrång i

fastigheterna? Och, hur beräknas en kompensation för eventuell värdeminskning för fastigheten om störningarna faktiskt i praktiken blir sådana som vi befarar och alltså värre än vad Trafikverket tror?

- Det har framkommit att Trafikverket under lång tid innan andra fastighetsägare har blivit hörda har fört långtgående diskussioner och förhandlingar med Liseberg AB angående tunnelrörets dragning och att protokoll från dessa förhandlingar inte lämnas ut. Detta är ytterst anmärkningsvärt och vi ifrågasätter om detta är ett lagligt beteende av Trafikverket. Genom att på detta sätt ingå avtal med Liseberg AB om en låsning av tunnelrörets sträckning i anslutning till Lisebergs område har Trafikverket/projekt Västlänken omöjliggjort eller i bästa fall starkt försvårat för andra påverkade fastighetsägare att vidare förhandla om tunnelns placering inom den av regeringen fastställda tillåtlighetskorridoren. Detta är inte bara anmärkningsvärt utan också oacceptabelt och bör utsättas för en juridisk prövning!

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

60. Fastighetsägare Bö 40:17

Skickar en förkortad version av yttrande 36.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

61. Fastighetsägare Bö 40:18

Anser att Byggnadsnämnden bör verka för att ändra tunneldragningen under Jakobsdal:

- En mycket noggrann geoteknisk analys av konsekvenserna av en tunnel bör genomföras och redovisas.
- Risken för stora negativa konsekvenser för bebyggelsen är uppenbar, men outredd.
- Vid driftfasen kommer området få höjd stomljuds nivå upp till över 45db.
- Anledningen att Liseberg inte vill ha tunneln under deras mark samt det faktum att tågen kan gå 10 km/h snabbare med den aktuella planen är inte acceptabla anledningar för att planen skall godkännas.
- Den naturliga dragningen skulle vara mer västerut

62. Fastighetsägare Bö 41:15

Skickar en förlängd version av yttrande 36. Trafikverket beskrivs enligt boenden inte haft tillräcklig kännedom om de känsliga grundläggningsförhållandena i Skår. Boendens hus vibrerar vid passage av tunga fordon. Boenden kräver också

- Att potentiella skador noggrant dokumenteras i samråd med oss fastighetsägare innan byggfasen påbörjas.
- Att fastighetsägare tydligt delges information om ekonomisk ersättning för dessa skador och inom vilken tidsram dessa ersättningar betalas ut.
- Att en kontaktperson utses som har till uppgift att samordna ärenden som gäller dessa skador.
- Att en utredning som berör geoteknik och risk för störningar görs och redovisas angående för- respektive nackdelar med minskad radie av kurvan mot Korsvägen och därmed en placering av tunneln längre västerut.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal* och under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

63. Higab

Förvaltar fastigheten Skår 44:3. Då området planeras för en större bostadsexploatering är redovisad placering av mark för järnvägsändamål/tunnelmynning och mark för gemensamhetsanläggning mycket olämplig. Förslaget innebär att det starkt begränsar en effektiv exploatering på området. För att inte ett framtida större intäcts- och exploateringsbortfall ska uppkomma förutsätter vi att platsen för järnvägsändamål/tunnelmynning förslagsvis flyttas till i direkt anslutning till fastighetsgränsen mellan fastigheterna Skår 44:3 och Skår 44:1 eller mellan Skår 44:4 och Skår 58:1

Kommentar:

Tunnelmynningen blir en förutsättning för ett nytt exploateringsområde och hindrar inte stadsutvecklingen i området.

64. Liseberg

Liseberg hänvisar till tidigare inlämnade remissvar samt till de pågående dialogmötena med stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och fastighetskontoret och tillhörande mötesanteckningar.

Liseberg har förståelse för vikten av Västlänken, som förutsättning för regionens tillväxt och betydelse för Göteborgs dragningskraft och konkurrenskraft men vill samtidigt påtala vår oro för de ingripande konsekvenser och den påverkan som drabbar Lisebergs verksamhet under och efter byggtiden. Liseberg önskar därför att de planerade ingreppen kommer att utföras med minsta möjliga påverkan på Lisebergs verksamhet.

Kommentar:

Trafikverket ansvarar för genomförandet av järnvägstunneln. Deras ambition är att tillsammans med Liseberg komma fram till lämpliga skadeförebyggande åtgärder av olika slag. Fortsatt dialog parterna emellan kommer därför att ske under projekteringen. Det handlar bland annat om att hitta lösningar för att kunna bibehålla erforderliga funktioner som idag finns i de byggnader som avses rivas. Det handlar även om att säkerställa tillgänglighet och framkomlighet.

65. Nordia

Nordia är ombud för ägarna till fastigheterna Lorensberg 13:3, 13:4, 13:5 och 13:6, nedan "Sakägarna". Fastigheterna ligger i anslutning till den uppgång för station Korsvägen som planeras till Renströmsparken. Sakägarna har gått igenom planerna med underlag och önskar anföra följande.

Synpunkter avseende planerad uppgång i Renströmsparken

Sakägarna ifrågasätter att det finns ett reellt behov av den planerade uppgången i Renströmsparken. Anläggandet av uppgången överväger inte de negativa följder i form av skador och störningar som byggnation och drift medför. Området utgör ett riksintresse för kulturmiljövården med de begränsningar för användning som gäller enligt miljöbalken och att det utgör ett av få grönområden i centrala Göteborg som dagligen besöks för

lek och rekreation. Sakägarna anser sålunda att behovet av en tredje uppgång till station Korsvägen, samt i så fall dess lokalisering, ska övervägas ytterligare. Sakägarna framhåller i detta sammanhang att en uppgång på Götaplatsen/Kungsportsavenyen stämmer bättre med de motiv som redovisas kring anläggandet av ny järnvägstunnel då där finns omedelbar närhet till Göteborgs paradgata med kollektivtrafik, taxidepåer, parkering, hotell, kultur- och nöjesinstitutioner, butiker, flöde av fotgängare och cyklister och så vidare. Det skäl som anförts vid avfärdandet av en uppgång vid Götaplatsen, att en lång underjordisk gång riskerar att uppfattas som otrygg, gör sig också gällande för en uppgång i Renströmsparken, en park som saknar trafikflöde under kvälls- och nattetid.

Markanspråk gällande Fastigheterna

Den yta som Trafikverket tar i tillfälligt markanspråk skulle innebära stor skada och vara mycket störande/inkräktande för såväl fastighetsägaren för Lorensberg 13:6 som övriga av Sakägarna. Trafikverket ifrågasätts om det rätteligen finns behov av ianspråktagande av detta markområde.

Kommentar:

Ett uppgångsläge närmare Götaplatsen har studerats. Placeringen har precis som nämns i yttrandet valts bort eftersom det leder till en längre underjordisk gång som kan upplevas otrygg. Föreslagen lösning omöjliggör dock inte en framtida koppling mot Götaplatsen. Dessutom kan en del av resenärerna ha målpunkt vid till exempel Universitetet eller Johanneberg och en uppgång vid Götaplatsen skulle då innebära en omväg. Läs mer i sammanfattningen under *Renströmsparken* i avsnittet *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

Trafikverket har justerat den tillfälliga nyttjanderättsytan i järnvägsplanen så att markområdet inte berörs.

66. Platzer Fastigheter

Almedalsvägen föreslås att permanent flyttas västerut med följd av att Skår 57:14 kommer att utsättas för Fastighetsrättsliga konsekvenser. Utöver intrånget som kommer att regleras till kommunal fastighet och allmän plats, kan de ekonomiska konsekvenserna också bli avsevärda i det nu långtgående och pågående planärendet (se planavtal Dnr 0574/13 Prj-nr D0611) för fastigheten, i form av minskade bygggrätter, tidsutdräkt för lagakraftvunnen ny detaljplan, (alternativt inom gällande detaljplan), för bland annat 185 st bostäder samt verksamheter om 20.000 kvm.

I ”FÖP Mölndals dalgång”, har Trafikverket angivit att *läget på det västra spåret ska bibehållas*. Vår tolkning om varför Almedalsvägen får ett nytt läge beror sannolikt på byggnationen av ”Insatsväg för Räddningstjänsten”. Om denna trappa omdisponeras i sin omfattning och utförande, kan Almedalsvägen få bibehålla sitt nuvarande läge och utgör då inte längre något hinder för oss.

Vidare vill vi informera SBK om att vi parallellt, vid granskning av Järnvägsplanen, har yttrat oss om de allvarliga Ekonomiska konsekvenser som det medför för oss om Trafikverket fullföljer sina planer för etablering, tillfällig allmän gata o dylikt inom vår fastighet och under lång tid. Vi är också oroliga för det nya säkerhetsavstånd som kommer att bli följden av detalj och-järnvägsplanen, vilket kommer att påtagligt försvåra och kanske till och med omöjliggöra för oss och våra hyresgäster att bedriva befintlig verksamhet inom fastigheten. Vi utesluter inte att vi utnyttjar vår rätt till inlösen av hela fastigheten.

Kommentar:

Anledningen till att spårområdet breddas är att Västlänken placeras i ett tråg mellan Väst kustbanans två spår som därför flyttas ut i sidled. Almedalsvägen läggs om på en ca 400 meter lång sträcka.

67. RBS Nordisk Renting

Fastigheten Kallebäck 2:4 berörs av förslag till detaljplan på angränsande fastighet, men främst av järnvägsplan för Västlänken som är anledningen till detaljplaneförslaget framtagande. Ägaren motsätter sig jämvägsplaneförslaget, i och med att det föreslås att en tillfällig nyttjanderätt upplåts på Fastigheten, vilket har en betydande menlig inverkan på Fastighetens värde. Med anledning av detta motsätter sig Ägaren även förslaget till detaljplan.

Kommentar:

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*. Området är viktigt för att kunna bygga Västlänken på ett effektivt sätt. Ytans storlek (cirka 2 400 kvm) behövs inom fastigheten, men utbredningen kan omfördelas om det skulle fungera bättre för pågående verksamhet

68. Smyrnakyrkan

Det framgår av plankartan samt av planbeskrivningen att de ger möjlighet att utföra ett rökgasschakt på det öppna torget framför vår entré, Haga Kyrkogatan 2. Planbestämmelsen visar på möjligheten att utföra ett rökgasschakt på 120 kvm och en höjd på 1,5 m över markplan. Då vi är beroende av både befintlig parkering och torgyta önskar vi att rökgasschaktet utförs så att ingen begränsning av användningen påverkas.

Församlingen har tidigare lämnat synpunkter på samrådshandlingen för Station Haga med omgivning, den skrivelsen bifogas och innehåller följande synpunkter:

- Tillgängligheten till kyrkans lokaler är viktig då verksamheten har besökare med funktionshinder.
- Det är viktigt att snabbt och säkert kunna utrymma verksamhetslokalerna vid eventuell brand.
- Redan idag är det stor brist på parkering för de boende i området och för besökare till kyrkans verksamheter. Parkeringsplatserna på Haga Kyrkogata ska vara kvar istället för att ersättas av en ny cykelväg.
- Fastighetsägaren önskar mer information om vad som kan och skall hända framför fastigheten på Haga Kyrkogata 2, där planbeteckningarna (T_1), dagvatten n_1 och ventilation f_1 finns markerade.
- Församlingen har synpunkter på byggtiden, bland annat grundläggning, buller/vibrationer samt eventuella skador på fastigheten.

Kommentar:

Utformningen av brandgasschaktet vid Smyrnakyrkan kommer att studeras vidare i detaljplanen för Station Haga för vilken granskning planeras till våren/sommaren 2016.

Det kommer fortsatt att finnas en bra tillgänglighet till kyrkans lokaler och ingen förändring skall ske gällande möjligheten till utrymning.

Haga Kyrkogatas planerade utformning är avsedd att underlätta för fotgängare och cyklister. I februari 2014 antogs Göteborgs nya Trafikstrategi, vilken är vägledande för hur trafiksystemet och gaturummen i Göteborg ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål, vilka bland annat är en fördubbling av resor till fots eller med cykel och en fördubbling

av antalet kollektivtrafikresor. Göteborgs Stads inriktning är att i centrala lägen skall utvecklingen fortsatt bedrivas så att den i första hand tydligt stödjer trafikstrategins inriktning för minskat bilåkande, vilket också innebär ett minskat antal parkeringsplatser i centrala lägen. Parkeringsfrågan och trafiklösningarna kommer att fortsätta att studeras i det pågående arbetet med detaljplanen för Station Haga.

Detaljplanen för Station Haga medger TORG utanför kyrkan. Under torget finns möjlighet att anlägga ett magasin för dagvatten. På torget får även en ventilationsanordning tillhörande järnvägen uppföras. Samtliga åtgärder ska ta hänsyn till den omgivande kulturmiljön. Gestaltningen av torgytan arbetas med för närvarande och kommer att kompletteras i planbeskrivningen för Station Haga.

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Angående synpunkter om byggtiden, läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

69. Svenska Hus

Inledningsvis önskar Svenska Hus framhålla att bolaget är positivt till Västlänken men de föreslagna detaljplanerna skulle innebära påtagligt negativa konsekvenser för Svenska Hus intressen. Svenska Hus vill mot denna bakgrund inte att de föreslagna detaljplanerna antas utan ändringar.

Svenska Hus anser att de föreslagna planläggningarna i nuvarande utformning inte är förenliga med plan- och bygglagen, eftersom:

- de aktuella detaljplaneförslagen inte uppfyller kravet på skälig hänsyn till befintliga fastighetsförhållanden. Upplagsplatsen - som kan förväntas nyttjas under flera års tid – skulle medföra omfattande emissioner och innebära att fastigheten blev en byggarbetsplats till följd av bland annat ökad trafik och bullrande arbeten
- en med plan- och bygglagen förenlig avvägning mellan Svenska Hus enskilda intressen och de allmänna intressena inte har gjorts;
- de aktuella detaljplaneförslagen skulle innebära betydande olägenhet för fastigheten och försvåra eller omöjliggöra fastighetens verksamhet.

Kommentar:

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

70. Svenska Mässan

Svenska Mässan Stiftelse har tagit del av förslaget och vi ser positivt på att få en järnvägsförbindelse vid Korsvägen och vill härmed komma med några synpunkter att beakta vid ett kommande genomförande.

Verksamheten har kunder som skrivit i sina kontrakt att störande buller inte får förekomma inom en viss radie från mötesanläggningen. Här ser vi nu att det finns projekt bokade för 2017 och 2018 med dessa krav ställda. Hur kan vi gemensamt hitta lösningar för att genomföra dessa möten utan risk för viten och avbokningar?

Det är viktigt att Mässan i ett tidigt skede och sedan även löpande under byggtiden kan vara delaktiga i utbytet av information på veckobasis med avseende på störningar för verksamheten.

Verksamheten vill framhålla vikten av att det blir en estetiskt tilltalande arbetsplats med hög ordningsfaktor och tydlig information med hänvisning till olika delmål i området.

Mässan vill även försäkra oss om att det inte kommer att förekomma störande ljud in i hotell Gothia Towers när tågtrafiken tas i drift.

En uppgång från Västlänken till Svenska Mässan är inte inplanerat på ritningar i dag men Mässan önskar att få föra in den frågan i kommande planförslag.

Kommentar:

Stadens och Trafikverkets förhoppning är att i den mån det är möjligt kunna möta Svenska mässans önskemål om anpassning av tider för utföranden av störande arbeten. För att kunna göra detta krävs en fortlöpande dialog parterna emellan, både under projekteringsarbetet såsom under byggtiden.

Alla delar längs sträckan som påverkas av byggarbetsplatser kommer att vara med i ett arbete där Göteborgs Stad tillsammans med intressenter ska utforma platserna så att de ska kunna fungera väl och vara intressanta stadsmiljöer även under byggtiden. Trafikverkets gestaltungsprogram för järnvägsplanen redovisar principer för utformning av tillfälliga anordningar som plank. Se järnvägsplanens gestaltungsprogram kapitel 8 Byggskedet.

Angående störande ljud i driftskedet, se i sammanfattningen under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

I detaljplanearbetet för Station Korsvägen utreds möjligheten med en gångtunnel under mark, vilken ansluter till mellanplanet och har uppgång vid Svenska Mässan.

71. Universeum

Har följande synpunkter:

Enligt järnvägsplanen kommer det att ske ett 3D-intrång på fastigheten Heden 40:42 vilket innebär att Universeum blir av med sin möjlighet att bygga källare vid den aktuella byggrätten. Universeum vill understryka att en jämkning av tomträttsavgälden kommer bli nödvändig med anledning av ianspråktagandet samt att Universeum kan komma att kräva ersättning av Trafikverket för skador som återstår efter en sådan jämkning.

Universeum vill belysa hur pass mycket bygget av Station Korsvägen riskerar att påverka Universeums verksamhet. Bygget riskerar att skada Universeum ekonomiskt, vilket i slutändan skulle innebära omfattande ersättningsanspråk gentemot Göteborgs Stad och Trafikverket.

Av järnvägsplanen framgår att det tillfälliga markanspråket i princip kommer ringa in Universeums verksamhet fullständigt, de gränser som dragits ligger i det närmaste i direkt kontakt med Universeum-byggnaden. Tillgängligheten till verksamheten måste förbli god under byggtiden. Markanspråket innebär bland annat att restaurangens utservering inte kommer att kunna användas under flera år och att det saknas uppsamlingsplatser för de nödutgångar som är lokaliserade i Universeum-byggnadens norra och södra delar.

Av de kartor som finns i järnvägsplanen framgår att det ventilationstorn som planeras mellan Universeum och Liseberg kan ha en total höjd om cirka 15 meter. Detta ligger inte i linje med de 7 meter som Universeum tidigare informerats om, och ligger inte heller i linje med vad som framgår av detaljplanen. Ett alltför högt torn riskerar att påverka det visuella intrycket av Universeum och Liseberg sett från Korsvägen.

Universeum har informerats om att de borrhål för kyl- och värmeanläggning som idag används kommer att förstöras i samband med sprängningar vid bygget. I denna del vill Universeum påpeka att det är ett stort ingrepp att byta kyl- och värmeanläggning, vilket

kan bli mycket kostsamt. Universeums inställning är att samtliga kostnader som uppstår vid bytet av kyl- och värmeanläggning ska bäras av Trafikverket.

Universeums förhoppning är att merparten av aktuella anspråk kommer att kunna regleras i samförstånd med Trafikverket. Möjligheterna att nå sådana överenskommelser i samförstånd upplever Universeum som goda med anledning av den goda dialog som förs.

Universeum ser det som mycket angeläget att omfattande stomljusdämpande åtgärder vidtas. Universeum saknar kompetens att bedöma saken, men ser att det eventuellt kan finnas ett behov av att låta den höga åtgärdsnivå som omfattar Lisebergs område (Se s. 109 i Planbeskrivningen) sträcka sig något mer västerut. Universeum utgår ifrån att Universeums nuvarande och framtida byggnader betraktas som sådana andra känsliga byggnader som avses på sida 215 i Miljökonsekvensbeskrivningen, och betraktar en annan bedömning som oacceptabel. Detta med hänsyn till Universeums djur, som i många fall är mycket känsliga för såväl ljud som vibrationer.

I den östra entrébyggnaden vid Station Korsvägen föreslås entrédörrar som vänder sig mot norr och väster. Entrédörrar även i söder skulle underlätta för besökare till Universeum och Världskulturmuseet. Universeum förespråkar att placeringen av entrédörrar utreds närmare för att kartlägga förväntade resenärflöden och kostnaderna förenade med olika lösningar. Universeum förespråkar att Trafikverket utreder möjligheterna och effekterna av att förbereda Station Korsvägens östra mellanplan för en direktentré till Universeum.

Universeum vill avslutningsvis belysa de positiva och väl genomtänkta idéer som finns i gestaltningsprogrammet.

Kommentar:

Utgångspunkten är att Trafikverket hanterar ersättningsfrågor med berörda tomträttsinnehavare utifrån gällande lagstiftning.

Fastigheten kommer att vara tillgänglig för verksamhetsutövare och besökare under hela byggskedet. Diskussioner pågår mellan Trafikverket och Universeum för att hitta lösningar för att minska negativ påverkan på verksamheten under byggtiden.

Trafikverket skriver angående de tillfälliga nyttjanderättsytorna: I de tillfälliga nyttjanderättsytorna som lagts ut i järnvägsplanen kommer restriktioner att skrivas in, vilka bland annat innebär att byggnaden med dess entréer och utgångar (inkluderat nödutgångar) hela tiden kommer att vara tillgängliga. I den pågående dialogen med tomträttsinnehavaren diskuteras uppsamlingsplatser som måste finnas vid en total utrymning av byggnaden. En uteservering i markplan blir troligen inte möjlig att bibehålla under byggskedet. Det kan därmed bli aktuellt att ersätta tomträttsinnehavaren för denna i likvida medel för den tid som berörd mark tas i anspråk. Fortsatt dialog mellan parterna om detta får fortgå.

Ventilationstornet ligger inte i snittet på Järnvägsplanens kartor utan bakom. Plushöjden där ventilationstornet verkligen ligger är cirka 23 meter vilket innebär att höjden ovan mark inte blir högre än sju meter, vilket detaljplanen medger.

Trafikverket gör samma bedömning angående kylanläggningen. Trafikverket ska betala en ersättning för att motpart ska kunna anlägga en ny likvärdig anläggning. Trafikverket avser teckna ett avtal om detta med Universeum.

Hänvisningen till planbeskrivning och MKB gäller Trafikverkets handlingar. Trafikverket kommer att utreda vilka stomljusdämpande åtgärder som behöver vidtas för att erhålla uppställda krav (riktvärden) för både befintlig och ny byggnad inom berörd

mark. Trafikverket kommer att utföra stomljusdämpande åtgärder så att riktvärden klaras.

Frågan om anslutning från mellanplanet direkt till Universums framtida norra tillbyggnad är med i arbetet inom detaljplanen för Station Korsvägen.

Detaljerad utformning kring uppgångarna och deras entréer kommer att tas om hand i detaljplanen för Station Korsvägen som planeras vara ute på samråd hösten 2015.

72. Wallenstam

Wallenstam ser mycket positivt på att vissa av de synpunkter som framförts under det tidigare samrådsmomentet har beaktats. Avseende det nu aktuella samrådsmaterialet vill Wallenstam framhålla följande:

Rosenlund - berörd fastighet: Inom Vallgraven 69:5

Önskar ett klargörande att arbetstunnelns sträckning inte kommer att inverka negativt på vår möjlighet att bygga bostäder i slänten samt genom påbyggnation på taket. Utöver ovanstående kan konstateras att det på detaljplanekartan för rubricerat område saknas uppgift om maximalt tillåtet *stomljus* under driftsskedet för byggnader som inte utgör bostäder, denna fråga bör förtydligas och regleras i den slutliga detaljplanen.

Ekelundsgatan - berörd fastighet: Inom Vallgraven 60:8

Wallenstam har för avsikt att bygga på den aktuella fastigheten med fler kontor alternativt bostäder. Ansökan har gjorts till staden om att påbörja planprocessen men staden har av olika skäl ännu inte fattat beslut om att påbörja ett sådant arbete. Vi önskar även i detta fall ett klargörande att arbetstunnelns sträckning inte kommer att inverka negativt på vår möjlighet att bygga på fastigheten på taket. Även här saknas uppgift om maximalt tillåtet *stomljus* under driftsskedet för byggnader som inte utgör bostäder.

Carlandersplatsen och Volrat Thamsgratan – berörd fastighet: Johanneberg 15:26

Wallenstam vidhåller vad som tidigare anförts om vikten av att detaljplanearbetet som drivits tillsammans med bland annat Akademiska Hus inte bromsas upp eller förhindras till följd av byggnationen av Västlänken.

Almedals fabriker - berörd fastighet: del av Skår 57:14 (under bildande)

Av nu aktuell samrådshandling framgår att viss del av Almedalsvägen kan tas i anspråk för järnvägsändamål. Wallenstam motsätter sig detta eftersom det kommer att inverka negativt på möjligheten att exploatera området för bostadsändamål.

Avslutningsvis kan nämnas att Wallenstam ställer sig mycket positiv till den dialog som pågår mellan Trafikverket, företrädare för kommunen och oss som berörda fastighetsägare och vill understryka vikten av att denna dialog fortgår.

Kommentar:

Detaljplanen anger maximal ljudnivå inomhus i bostäder (30 dBA) på grund av stomljus från järnvägsanläggning inklusive järnvägstrafik. Dock ingen planbestämmelse för byggnader som inte innehåller bostäder.

Angående byggnation samt påbyggnation av fastigheter i Rosenlund och på Ekelundsgatan: Wallenstams fastigheter är placerade delvis innanför tunnelns plangräns. Kommunen gör tolkningen av genomförandetid vid ändring av detaljplaner så att det är den aktuella "sakfrågan" i en detaljplan som får förlängd genomförandetid, och alltså inte hela den geografiska ytan. Dock är detta ännu inte prövat av domstol. Detta leder till att frågan om Wallenstams önskade byggrätter på taket inte borde påverkas av tunnelns byggrätt. Lagstiftningsarbete pågår för att förtydliga frågan.

Detaljplanen för bostäder vid Calandersplatsen och detaljplanen för järnvägstunneln har likvärdiga tidplaner. Detaljplanen för järnvägstunneln förväntas inte bromsa detaljplanen för bostäder vid Calandersplatsen.

Almedalsvägen kommer att flyttas något västerut för att järnvägsområdet behöver breddas.

73. Vasakronan

Ställer sig positiva till projektet i stort men har följande synpunkter:

Nordstaden 31:1: Under produktionstiden kommer fastighetens huvudentré vara avskuren från Sankt Eriksgatan vilket kommer begränsa tillgängligheten och påverka fastighetens ekonomi negativt.

Vasakronan efterlyser en tydligare redovisning av byggnaderna som tillhör serviceanläggningarna vid Sankt Eriksgatan, genom någon form av illustration. Utformningen bör bidra till upplevelsen av närmiljön till exempel genom grönska.

Inom Vallgraven 61:11: Vasakronan vill säkerställa att störningar i form av buller och vibrationer minimeras samt påpeka att en sänkning av grundvattennivån inte är acceptabel. När tunneln väl är på plats är gränsen mellan 3D-fastigheten och vår fastighets grundläggning viktig att få klarhet i.

För övriga fastigheter har vi följande synpunkter: Störningar under produktionstiden och grundvattenproblematiken är de viktigaste frågorna att reda ut vad avser övriga fastigheter. Byggnaden på fastigheten Nordstaden 21:1 har konstaterade omfattande grundläggningsproblem vilket kan härledas till påverkan från arbetstunnlarna som byggdes för Götatunneln. Vasakronan förutsätter att alla de skador som kan vara orsakade i samband med bygget av Götatunneln skall åtgärdas före det att nya arbeten i närområdet i anledning av Västlänken startas upp. Tekniska anläggningar ovan mark måste utformas på ett sätt så att de smälter in i omgivningen och inte stör befintlig bebyggelse. Buller eller andra olägenheter från dessa anläggningar får inte förekomma, särskilt från serviceschakt vid Smedjegatan och Sankt Eriksgatan.

Kommentar:

Angående byggtid, störningar och grundvatten, se under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer* i sammanfattningen.

Det pågår ett arbete med att ta fram ett gestaltungsprogram för tekniska anläggningar och tunnelmynningar. De platser som studeras i dagsläget är servicetunnelmynningen vid Linnéplatsen/Medicinareberget, servicetunnelmynningen i Skår, serviceschakt Sankt Eriksgatan, ventilationsschaktet vid Smedjegatan, tryckutjämningschaktet vid Fogelbergsparken och Ventilationsschaktet vid Föreningsgatan.

Eventuella skador från bygget av Götatunneln hanteras inte i projektet Västlänken och inte i denna detaljplan.

Stomljuddämpande åtgärder för tekniska installationer (exempelvis ventilationsanläggningar) utförs för att uppfylla de projektspecifika riktvärden som redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning kapitel 14. Föreslagna skyddsåtgärder bedöms vara tillräckliga för att nå riktvärdena för alla fastigheter. Kompletterande bullerskyddsåtgärder för ventilationsanläggningar kan komma att behöva vidtas för att uppnå riktvärden för inomhus- och utomhusbuller.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

74. Skrivelse, inskickad av 3 boende/hyresgäster samt nätverket Trädplan

Boende och hyresgäster yrkar på att planen stoppas och att man tillsätter en oberoende kommission för att utreda alternativen till Västlänken, av nedanstående anledningar:

Inledning: Västlänken påverkar oersättliga värden och Trafikverket har inte beskrivit konsekvenserna tillräckligt i sin MKB för projektet. Däremot har kommunen i sin MKB visat på effekterna på kort och lång sikt. Hur tänker kommunen agera för att påvisa och förhindra de allvarliga miljöeffekterna som framgår i MKBn? Kommunen är den som i sin detaljplan bereder väg för järnvägsplanen samt ansvar för att värna och bevara den kulturhistoriska miljön samt naturmiljön i staden.

MKB: I MKBn står att nya metoder och lösningar kan komma fram efter att entreprenörer har upphandlats. Hur kan handling gå på samråd – utan att redovisa de metoder och lösningar som man tänkt använda?

Arbetstider: Trafikverket planerar att arbetstiderna för byggtiden ska pågå både vardagar och helger under dagtid. Detta innebär en oöverskådlig folkhälsorisk då buller är oerhört nervpåfrestande vilket kommer skapa en stor samhällskostnad både på kort och lång sikt. Hur kommer kommunen att hantera detta problem och denna kostnad som uppstår?

Skälig tid till granskning: Enligt SFS 2004:606, 6 kap 14§ anger att det skall ges skälig tid att yttra sig. Skälig tid för Trafikverkets handlingar borde ha varit 3 månader exklusive julhelg.

Skillnader i Planområden: Kommunens planområdesgränser skiljer sig väsentligt åt från Trafikverkets, vilket är anmärkningsvärt. Detaljplanen redovisar till exempel inte ljus- och brandgasschakt i Kungsparken och Hagakyrkoplan. Trafikverket betraktar befintliga stadsmiljövärden på marken som helt underordnade funktion och trivsel för tågresenärer under mark. Hur tänker kommunen hantera denna intressekonflikt?

Grön Lunga: Den del av Kungsparken där stationen planeras, påstås inte användas i nuläget och därför anser Trafikverket att det lika gärna kan läggas en station där. Främsta skälet till att denna del av Kungsparken inte används i lika stor grad som andra delar, är för att den avgränsas med ett stort staket, som hindrar människors rörelsemönster. Därför är det inte ett giltigt argument för att förstöra en stor del av denna grönyta.

Riksintresset: Trafikverket och Göteborgs Stad hävdar att Västlänkens beslutade sträckning är ett riksintresse för kommunikation, vilket ska sammanvägas med riksintresset för kulturmiljövård. Att Trafikverket i förhand utnämner Västlänken till ett riksintresse – innan den är byggd går emot gängse regelverk. Trafikverket försöker genom att få stationen i Haga klassificerad som Riksintresse att undkomma Miljöbalkens skyddsregler. Hur tänker kommunen skydda stadens riksintressen, samt agera för att följa miljöbalken?

Nollalternativet: Nollalternativet bör visa stadens utveckling om till exempel förstärkningsalternativet genomförs istället för Västlänken. Det finns tre alternativ till Västlänken som inte medtagits i Trafikverkets utredningar; pelarslinga över stationsområdet, station i Olskroken och station i Gårda. Nollalternativet bör vara en jämförelse av Västlänken med dessa alternativ (Skrivelsen hänvisar fortsättningsvis dessa tre alternativen som ”Nollalternativen”). I övrigt gäller den av kommunfullmäktige antagna ”Översiktsplan för Göteborg” från 2009 som nollalternativ. En cityring enligt ÖP:n (nollalternativet) borde självklart ingå i Västsvenska Paketets Nollalternativ. En annan fråga är varför inte denna cityring redan har byggts i enlighet med KF:s beslut i ÖP:n.

Stadsutveckling: "Nollalternativen" skulle ge större utrymme för stadsutveckling än vad Västlänken skapar och dessa skulle helt kunna finansieras av de markvärden som uppstår. Norra Masthugget kan utvecklas även om Västlänken inte byggs. Göteborgs Universitet vid Näckrosdammen kan planeras utan att ta hänsyn till Västlänken.

Samhällsekonomi: Samhällsekonomi behandlas inte på ett tillfredsställande sätt i Järnvägsplanen. Riksrevisionen har kommit fram till att Västlänken inte är samhällsekonomiskt motiverad. Den är i hög grad ett politiskt projekt som inte vilar på varken ekonomisk eller tekniskt vetenskapligt uppbyggd samhällsanalys.

Kulturmiljön: "Nollalternativen" kommer inte i konflikt med kulturmiljön medan Västlänken våldför sig på Göteborgs Stads historia på ett okänsligt och miljödestruktivt sätt. Det krävs ett oberoende expertutlåtande eftersom nuvarande MKB är en partsinlägga. I stort sett hela centrala Göteborg omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Enligt regelverket ska det vara 10 meter upp till ovanliggande byggnader – men under residentset är det bara 7 meter, hur kan detta vara tillåtet? Västlänkens påverkan på stadens riksintressen under byggskedet är alarmerande särskilt med tanke på den marginella nyttan Hagastation ger. Endast 1% av samtliga kollektivresenärer har Haga som direktmål för sitt resande. Ringbusslinje förespråkas. Västlänken är i konflikt med kulturmiljölagens KML 1988:950, statliga byggnadsminnen 2013:558 och Göteborgs Stads Bevarandeprogram

Naturmiljön: "Nollalternativen" anses ha marginell inverkan på naturmiljön. Minst 500 träd som behöver avverkas eller flyttas och intrånget får stora negativa konsekvenser då kopplingen mellan Haga Kyrkoplän och Kungsparken försvagas. Hagakyrkan och Biblioteket påverkas av sprängningar som ger skador på fasader, fasaddetaljer och interiörer. Genom ett kungligt gåvobrev överläts marken där Allén är idag till staden och staden ålades att anlägga en park samt att vidmakthålla planteringarna för all framtid. En byggnadsminnesförklaring borde övervägas. Skrivelsen nämner de mest värdefulla objekt och miljöer som påverkas av Västlänken, vilka finns redovisade i MKB.

Rekreatiomsområden: Stora schakt, transporter, begränsad framkomlighet för fotgängare och cyklister, buller, vibrationer och byggdamm kommer avsevärt att försämra folkhälsan. För barnen försvinner värdefulla lekplatser och rekreatiionsytor och för äldre så kommer den sista tiden i deras liv att vara ett byggkaos. Skrivelsen påpekar att det blir stora öppna schakt i staden samt att värdefulla rekreatiionsmiljöer påverkas, vissa med påtaglig skada och irreversibla konsekvenser för natur- och kulturmiljön. Alternativen till Västlänken kan bevara nuvarande parker och grönområden.

Förorenade områden: Föreningar finns i marken utmed hela sträckan Olskroken – Centralen – Packhuskajen samt vid Liseberg- Almedal. Under byggskedet kommer många människor att påverkas av dessa gifter. Det kommer att krävas ett arbete med att rena yt-, spol-, släck-, och dräneringsvatten från schakt och tunnlar för att inte vattendrag skall bli förorenade.

Grundvatten: När tunneln byggs leds eller pumpas vatten bort vilket leder till att grundvattennivån sjunker. Hus och anläggningar i Göteborg är i regel grundlagda på träpålar i leran. Det är högst troligt att träpålar ruttnar om syre tillförs vilket ger sättningsskador eller husras.

Buller: "Nollalternativen" påverkar marginellt grundvattnet, ljud, stomljud och vibrationer. Det är främst under byggskedet som det uppstår påverkan från buller och vibrationer. Byggbuller på över 70 dB(A), vägtransportbuller, risk för vibrationer och stomljud kommer att förekomma på ett flertal ställen i staden.

Luftkvalitén: Många bostadsområden får sämre luftkvalité på grund av ökade utsläpp från byggtrafikens transporter och omledning av annan biltrafik. När tunneln byggs på-

verkas luften av kvävedioxid vid sprängning. Ökade partikelhalter i närheten av utsläppspunkter vid tunnelns ventilationssystem kommer att uppstå.

Stadsbild: Under byggskedet kommer schakt, byggplank, kranar, lastmaskiner, mass-transporter att dominera stadslivet och gatuperspektiven på ett påtagligt negativt sätt. Det kommer även att orsaka påtaglig skada på kulturhistorisk och stadsnatur-miljö längs stora delar av den planerade sträckningen av Västlänken. Hur garanterar kommunen att stor påtaglig skada kommer att undvikas?

Kommentar:

Västlänkens sträckning är redan beslutad och Länsstyrelsen har tillstrykt Järnvägsplanen, 26 augusti 2015. Alternativ har blivit utredda och nuvarande sträckning är den som bäst överensstämmer med de uppsatta målen. Läs mer i sammanfattningen under *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken* om bland annat ekonomi och Västlänkens nytta.

MKB och Riksintresset: Samråd kring tillåtlighetsvillkoret har hållits under våren, vilka Göteborgs stad har deltagit i. Detta är ett led i regeringens beslut om tillåtlighet och de villkor som följer med den. I Trafikverkets ansvar ingår att utarbeta en handlingsplan för tillvaratagande av kulturmiljö. Handlingsplanen ska fungera som styrning när det gäller hanteringen av kulturmiljöfrågor och den övergripande målsättningen är att förebygga skador och minimera påverkan på värdefulla kulturmiljöer och riksintressen. Även åtgärds- och kontrollprogram tas fram i projektet. Trafikverkets MKB godkändes av Länsstyrelsen under november 2014. Tekniska lösningar finns som underlag till järnvägsplanen. Alla detaljlösningar finns inte framme i detta skede utan kommer att bestämmas först när entreprenörer är upphandlade. I nästa skede när förfrågningsunderlag tas fram, kommer Trafikverket att ställa krav på entreprenören avseende buller och andra störningar så att krav i järnvägsplanen och lagstiftningen uppfylls. Den exakta utformningen av kraven och styrmedlen avgörs vid framtagande av förfrågningsunderlag och kontrollprogram.

Angående skälig tid för granskning, se i sammanfattningen under *Juridik/Handläggning*.

Skillnader mellan detaljplanen och Järnvägsplanen har justerats. Bland annat så beskrivs nu i järnvägsplanen att lanterniner i Haga Kyrkoplan är borttagna och Brandgasschaktet är flyttat till Smyrnatorget. Lanterniner i markplan är inte bygglovspliktigt, vilket innebär att vi inte kan reglera dem i detaljplan.

De förändringar i detaljplaneförslaget som påverkar de kulturhistoriska värdena och som inarbetats efter granskningen är: överdäckning öster om Skansen Lejonet, Brandgasschakt vid Smyrnakyrkan och skydds- och varsamhetsbestämmelser för Johannebergs Landeri. Vissa återställningsåtgärder kommer att framgå i de detaljplaner som tas fram kring stationsuppgångarna.

Det som i ÖP benämns som cityringen är till stora delar redan infört då busskörfält byggdes i Övre Husargatan, Södra vägen och delvis busskörfält i Allen. Dessa objekt var en del av Västsvenska Paketet. Övrig utveckling av kollektivtrafiken utreds i projektet Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Gbg, Mölndal o Partille, där K2020 är en utgångspunkt. Läs mer angående nollalternativet i sammanfattningen under *Nollalternativ*.

Angående residenset så kommer i det fortsatta arbetet ett kontrollprogram tas fram för känsliga byggnader under byggskedet innehållande skyddsåtgärder med hänsyn till den enskilda byggnadens kulturhistoriska värden, känslighet och bedömd påverkan. Efter att

tunneln har passerat ovanför Götatunneln sjunker den så fort det går fram till Residenset, vilket innebär att tunneln är cirka 10 meter under marknivå där.

Gällande naturmiljö är det främst förlusten av stora och gamla träd som MKB:n tar upp som allvarlig miljöåverkan. Staden arbetar för att bevara så många träd som är möjligt. Detaljplanerna innehåller skyddsåtgärder för att motverka skada på såväl kulturmiljö som stadsbild. Ytterligare skyddsåtgärder studeras för den fortsatta processen. Bland annat tas ett särskilt åtgärdsprogram fram för skydd och bevarande av kulturmiljövärden längs järnvägstunnelns sträckning. Läs mer om bevarande och planteringar av träd i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

Föröreningar och grundvatten: Under byggskedet kommer skyddsåtgärder att vidtas för att skador till följd av grundvattenpåverkan på kringliggande känsliga fastigheter och miljövärden ska kunna undvikas. I de tillstånd som krävs för byggverksamheten som påverkar vatten, kommer Mark- och miljödomstolen fastställa villkor som ska se till att inga byggnader, kultur- eller naturvärden skadas.

Göteborgs Stad och Trafikverket tecknar ett genomförandeavtal inför bygget med ramar som bland annat rör skydd av befintliga värden samt återställande av de värden som tvingas tas bort.

För övriga synpunkter angående byggtid, se i sammanfattningen under *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

75. Boende på Haga Kyrkogata 16

Tillägg till yttrande 74: Vi bor på Haga Kyrkogata 16 strax ovanför Vasagatan och tunneln ska gå under vårt hus. Vi är mycket oroade av att vårt mycket vackra hus från 1893 ska få sättningsskador och sprickbildningar. Vi har inga sättningsskador idag. Var är det redovisat stomljud och vibrationer – bullernivåer på fastighet Haga Kyrkogata 16. Fastighetsbeteckning Vasastaden 10:19.

Vi anser att husen i Vasastaden: Vasagatan – Haga Kyrkogata är av riksintresse, för husen är upptagna i en bevarandeplan. Ni är välkomna att komma till vår boendemiljö Kungsparken, Haga Kyrkoplan, Vasagatan och Haga Kyrkogata och med egna ögon se vilken fantastisk kulturhistorisk miljö som riskeras. Låt inte detta ske!

Kommentar:

Ett kontrollprogram för buller och vibrationer under byggtiden kommer att tas fram. De konkreta åtgärderna utarbetas i samband med projektering och byggande. Erbjudande om alternativt boende under en begränsad del av byggskedet kan bli aktuellt om andra åtgärder är otillräckliga. Riktvärden för buller och vibrationer redovisas i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning för Olskroken planskildhet och Västlänken, kapitel 14.

Analysen visar att riktvärden för stomljudsnivåer kommer att överskridas under driftskedet om inga åtgärder utförs. Av planbeskrivningen framgår att på den aktuella sträckan förses därför spåren med elastisk befästning så att riktvärden klaras. Dessa åtgärder utformas i detalj under projekteringsarbetet. Vilka stomljudnivåer som ska klaras fastställs i bilaga 1 till järnvägsplanens plankarta. För buller och vibrationer bedöms inga överskridanden av riktvärden göras.

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

76. Boende på Haga Kyrkogata

Anser att Station Haga inte har någon nytta. Studenter kan cykla eller gå till centralstationen och det kommer att bli väldigt trångt för trafikanter under byggtiden. Risk finns att Göteborgs befolkning i Haga, Vasastan, Majorna flyttar till andra områden.

Kommentar:

Västlänkens sträckning är redan beslutad. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

77. Boende på Hvitfeldtskatan 12

Begär att underlagsrapporten "Ljud, stomljud och vibrationer" TRV 2013/92338 omarbetas så att tvingande krav för buller och vibrationer i driftfas är likvärdiga med förhållandet före byggnation införs, för fastigheterna på Kungshöjd. Boendens bedömning är att framförda beräkningar är grovt felaktiga och inte kan användas för beslut då inga beräkningar för fastigheterna i Kungshöjd har genomförts utan istället används huvudsakligen resultat från Otterhällan där byggnaderna är av senare datum. Ingen besiktning, undersökning eller mätning av faktiska förhållanden i fastigheten har gjorts vid upprättande av underlagsrapporten.

Kommentar:

Trafikverket tillämpar de riktvärden för buller och vibrationer som redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (kap 14). De åtgärder som krävs för att inte överskrida riktvärdena kommer att genomföras i anläggningen. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

78. Boende på Nedre Fogelbergsgatan

Yrkar på att detaljplanen pausas eftersom man inte följt lagen om skälig tid, samt med råde överskrider rekommenderade nivåer för buller och störningar.

Enligt SFS 2004:606, 6 kap 14§ skall ges skälig tid att yttra sig. Skälig tid bör vara minst 4-6 månader – exklusive jul- och nyårshelg! Kommunen har valt att presentera sitt underlag om Västlänken på ett undermåligt och odemokratiskt sätt, boendens bedömning är att kommunen aldrig haft för avsikt att låta boende förstå fakta kring Västlänken eller att ha rimlig tid för synpunkter.

Trafikverkets material består av hundratals sidor i 10 kompakta A-4 pärmar med synnerligen viktiga kartorna i så låg procent att de inte är läsbara. Materialet är för komplext och svårgenomträngligt och inte strukturerat så att lekmän kan ta till sig informationen på ett rimligt sätt. Var det avsikten?

Boenden antar att det är helt medvetet som detaljplanen har lagts ut under jul- och nyårsledigheten för att inte få några reaktioner vilket kallas ett odemokratiskt förfarande. Att dessutom presentera detaljplanen utan genomförandeplan, följer inte gängse lagar och rekommendationer. Materialet måste göras mer pedagogiskt och göras tillgängligt för synpunkter igen under en period på minst sex månader.

Arbetstiderna för projektet kommer att innebära att det aldrig kommer att vara tyst på nio år vilket innebär en oöverskådlig folkhälsorisk. Hur kan kommunen acceptera att en stor del av stadens befolkning ska utsättas för störande buller under hela sin vakna tid? Detaljplanen måste följa kraven på ljudmiljön i och kring bostäder som regleras i Socialstyrelsens Allmänna råd, Buller inomhus (SOSFS 2005:6) och Naturvårdsverkets riktvärden för buller samt i EU-direktiv (2002/49/EG).

Kommentar:

Angående tid för granskning, läs under rubriken *Juridik/Handläggning* i sammanfattningen.

Stadsbyggnadskontorets ambition är, och har varit, att skapa så stor tydlighet som möjligt i hela arbetet och speciellt gällande var och när synpunkter kan lämnas.

Kravet på en genomförandebeskrivning gällde i den gamla Plan och Bygglagen (1987:10). Aktuell detaljplan följer plan och bygglagen från 2010. Trafikverket ställde ut sin järnvägsplan för granskning i december 2014 vilken hanterar genomförandefrågorna. Läs mer om genomförandet och arbetstider i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

79. Boende på Sankt Eriksgatan 2 A

Anser att byggande av en tågtunnel, Västlänken, kommer att orsaka stora problem och skador i Göteborg.

- Stora trafikproblem kommer att uppstå
- Spårvägstrafiken kommer att bli störd och delvis avstängd under perioder
- Mycket stora risker att historiskt värdefulla miljöer påverkas negativt
- Värdefulla träd kommer att skadas eller fällas, t ex vid Haga och Bergslagsparken
- Stora problem för boende med t ex tillgänglighet till sina egna bostadsfastigheter
- Störningar på grund av buller, vibrationer, damm och nedsmutsning
- Boende kan komma att erbjudas baracker som ersättning för ordinarie boendeform
- Enormt stor kapitalförstöring eftersom nyligen, eller relativt nyligen, gjorda investeringar måste rivas, som spårvagnsspår, den nya bron vid Hvitfeldtsplatsen samt senare års investeringar i spårvägsnätet kommer inte att kunna användas, till exempel Chalmerstunneln och linje 2:s förlängning till Mölndal.
- Mycket stor sannolikhet att kostnaderna vida kommer att överstiga budget.
- Bristande kunskaper om berggrundens beskaffenhet. Vid kanalmurens vid Norra Hamngatan renovering har nu man upptäckt tio meter djupa lerfyllda sprickor nära Kämpebron, det vill säga inte långt från Västlänkens planerade läge.
- Osäkerhet om när Västlänken kommer att vara färdigställd.
- Alternativa förslag för att öka kapaciteten vid Göteborgs centralstation bör utredas.

Kommentar:

Angående synpunkter rörande byggtiden, läs i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

Angående synpunkter rörande kulturvärden och träd, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

Angående alternativa förslag till Västlänken, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

80. Boende på Övre Fogelbergsgatan 1

Anser att bygget är alldeles för osäkert och att det saknar relevans med endast två regionalspår. Det är Göteborgs största katastrofbygge!

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

Övriga

81. Skrivelse "Trädplan" med 89 underskrifter

Boende på följande adresser, utanför planområdet, har skickat in samma skrivelse som yttrande 74.

Allhelgonagatan 4 , Aprilgatan 46 , Aschebergsgatan 27 , Askims Sörgårdsväg 118 , Badvädersgatan 23 , Bangatan 16 , Bergkullavägen 54a , Bogsprötskatan 2 , Bratteråsgatan 62 , Brödragatan 14 , Bångejordsgatan 10 , Bäckeliden 3b , Bäckeliden 4a , Bögatán 5b , Carl Grimbergsgatan 32 , Doktorsvägen 4 , Ej angiven adress , Ej angiven adress , Ej angiven adress , Engelbrektskatan 48 , Erik Dahlbergsgatan 23 , Frigångsgatan 10 , Gjutebrunnsvägen 12 , Grevebergsgatan 29 , Gråskärsgatan 77 , Hedåsgatan 14 , Hedåsgatan 14 , Hovås Bautastensväg 18 , Hovås Enebärsgång 1 , Hovås Enebärsgång 1 , Husargatan 9 , Igelkottstigen 13a , Kaggeledsgatan 33c , Kantarellen 5 , Kaptensgatan 24a , Karl Gustavsgatan 17a , Kastellgatan 12a , Kjellbergsgatan 4 , Klintåsgatan 13c , Klintåsgatan 13c , Knapehall 48 , Kolonigatan 1 b , Kolonigatan 1b , Kungshöjds-gatan 2 , Landsvägsgatan 8 , Lilla Mosstuvevägen 9 , Lilla Mosstuvevägen 9 , Lilla Mosstuvevägen 9 , Livbåtsgatan 4 , Lundbygatan 22 , Margretelundsgatan 3 , Margrete-lundsgatan 3 , Marklandsgatan 9 , Mejerigatan 6 , Miraallén 27 , Muraregatan 5 , Mura-regatan 5 , Måhultsvägen 4 , Fiskebäcksvägen 220 , Norumsgärde 3 , Norumsgärde 3 , Olaus Petrigatan 24 , Oljekvarnsgatan 15b , Orangerigatan 32 , Orrevägen 8 , Präst-gårdsängen 9 , Rosengatan 13 , Rådjursstigen 20b , Sankt Sigfridsgatan 83d , Sjöallén 7 , Skårbyvägen 23 , Skårgatan 77 , Spekebergsgatan 8 och , Södra vägen 32 , Södra Vägen 38 , Södra Vägen 43 , Tofsviepgatan 35a , Tornväktaregatan 16d , Träringen 29 , Vasagatan 56 , Vasaplatsen 2 , Vegagatan 24 , Viktoriagatan 15a , Vädursgatan 4d , Västra Särövägen 53b , Änggårdsplatsen 10 , Överåsgatan 4 , Överåsgatan 4 och Övre Husargatan 21b

Kommentar:

Se svar på yttrande 74.

82. Skrivelse 1 från boende i Skår, inskickad av 10 boende/hyresgäster

Boende på följande adresser, utanför planområdet, har skickat in samma skrivelse som yttrande 35.

Liknande skrivelser har också inkommit från ett flertal andra boenden, dock med justeringar och tillägg. Tilläggen redovisas var för sig.

Jakobsdalsgatan 23

Sankt Sigfridsgatan 29, 30, 49, 51, 53

Örgryte Stomgata 57, 83, 97, 109

Kommentar:

Se svar på yttrande 35.

83. Skrivelse 2 från boende i Skår, inskickad av 5 boende/hyresgäster

Boende på följande adresser, utanför planområdet, har skickat in samma skrivelse som yttrande 36.

Liknande skrivelser har också inkommit från ett flertal andra boenden, dock med justeringar och tillägg. Tilläggen redovisas var för sig.

Laboratoriegatan 25

Sankt Sigfridsgatan 30, 32

Kommentar:

Se svar på yttrande 36.

84. Skrivelse 3 från Boende i Skår, inskickad av 4 boende/hyresgäster

Boende på följande adresser har skickat in samma skrivelse:

Sankt Sigfridsgatan 140

Örgryte Stomgata 65, 83

Liknande skrivelser har också inkommit från ett flertal andra boenden, dock med justeringar och tillägg. Tilläggen redovisas var för sig.

Flera fastighetsägare, vilkas fastighet är en del av en radhuslänga är oroliga över tåg tunnelns konsekvenser. Halva byggnaden ligger på berg medan en del av byggnaden helt ligger på lera. Vid den trafikomläggning av S:t sigfridsgatan vilken utfördes på nittiotalet uppstod allvarliga sättningsskador och sprickbildningar i vår gemensamma fastighet.

Servicetunnel skall sprängas fram precis bakom den gamla Gakobyggnaden (Hjälpmiddelscentralen) vilket väcker oro. Enligt uppgift kommer dagligen 25-55 lastbilar på 12-13 ton att, från tunneln, köra ut på Sankt Sigfridsgatan. Redan i dag upplever boende hur fastigheten skakar när något enstaka större och tyngre fordon kör förbi.

Närmiljö kommer väsentligt att försämrats genom, bland annat, koldioxidutsläpp från såväl byggtrafik som den ökade biltrafiken längs vår gata. En av orsakerna till ökad trafik är också att man kommer att riva den påfartsramp på Örgrytevägen vilken nu an knyter till E6 och E40. Detta kommer att under många år tvinga trafiken tillbaka till S:t Sigfridsgatan.

Dessutom ligger Skårsskolan alldeles i närheten och många barn har nu sin skolväg där tunnelmynningen kommer att finnas. Den är alltså, på mer än ett sätt, olyckligt placerad. Boenden anser att mynningen till servicetunneln, med tanke på ovanstående skäl, bör läggas längre söderut, alltså bakom Polisens fastighet S:t sigfridsgatan 89. Detta skulle dessutom innebära nästan direkt utfart till motorvägen vilket bör ses som något positivt.

Boenden menar också att det borde finnas möjlighet att placera själva tåg tunneln längre åt väster för att på det sättet skona de sättningsskänsliga husen i såväl Jakobsdal som Skår. Tunnelprojektet bidrar inte till de fastställda målen för global uppvärmning. Tvärtom! Satsa i stället på Förbifart Göteborg.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

85. Skrivelse med 12 underskrifter

Anser att projektet bör omprövas på grund av dess miljökonsekvenser och då andra alternativ bör utredas, av en oberoende kommission. Trafikverkets skrivelse är inte en oberoende analys då underlagsrapporterna är skrivna av privata konsultbyråer, betalda av projektet.

- Det har inte getts skälig tid till att lämna synpunkter.
- Nollalternativet bör utgå från förslagen i stadens översiktsplan och bör alltså räkna med en cityring för kollektivtrafiken samt fler spårvägslinjer över älven då detta är uppsatta mål i översiktsplanen.
- Följande alternativ är inte utredda: Pelarslinga över stationsområdet, station i Olskroken. Station i Gårda.
- Västlänken hindrar en start för stadsutveckling inom Centralenområdet och Gullbergsvass fram till åtminstone 2026.

- Västlänken våldför sig på Göteborgs Stads historia på ett mycket okänsligt och miljödestruktivt sätt med bortsprängning av fornlämningen i Haga, stora öppna schakt och skador på fasader.
- De negativa effekterna på kultur- och naturmiljön finns dokumenterade i MKB:n, dock framgår det inte någonstans vad dessa personer anser om övergreppen.
- Västlänken är en miljökatastrof med dess stora ingrepp i parkmiljöer, trafikomläggningar, tunga transporter av lera och sten, samt den enorma betongproduktionen med åtföljande koldioxidutsläpp. Minst 500 träd kommer att avverkas eller utsättas för tveksam flyttning.
- Föroreningar finns i marken utmed hela sträckan Olskroken – Centralen – Packhuskajen samt vid Liseberg – Almedal, människor kommer att påverkas av dessa gifter.
- Ytvattendrag som påverkas är Göta Älv, Fattighusån med utlopp via Rosenlundskanalen, Mölndalsån, Gullbergsån och Säveån. Vid arbeten i Mölndalsån riskerar föroreningar som varit bundna i sedimenten frigöras och gå in i vattenecosystemet. Spol- och släckvatten samt dräneringsvatten kommer att släppas ut i Rosenlundskanalen.
- Grundvattennivån sjunker vilket ger sättningsskador eller husras.
- Byggbuller på över 70 dB(A) kommer att förekomma vid Kvarnberget, Kungshöjd, Haga, Vasastaden, Korsvägen och Örgrytevägen.
- Vissa gator får sämre luftkvalitet på grund av ökade utsläpp från byggtrafikens transporter.
- Ökade partikelhalter i närheten av utsläppspunkter vid tunnelns ventilationssystem kommer att uppstå.
- Byggskedet kommer att bli omfattande med stor påverkan.
- Riksrevisionen har kommit fram till att Västlänken inte är samhällsekonomiskt motiverad utan är ett politiskt projekt som inte vilar på varken ekonomisk eller teknisk samhällsanalys.

Kommentar:

Länsstyrelsen har godkänt den miljökonsekvensbeskrivning som utgör underlag till järnvägsplanen under november 2014.

Det som i ÖP benämns som cityringen är till stora delar redan inför då busskörfält byggdes i Övre Husargatan, Södra vägen och delvis busskörfält i Allen. Dessa objekt var en del av Västsvenska Paketet. Övrig utveckling av kollektivtrafiken utreds i projektet Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Gbg, Mölndal o Partille, där K2020 är en utgångspunkt. Läs mer om nollalternativet i sammanfattningen under rubriken *Nollalternativ*.

Angående partikelhalter vid utsläppspunkter så har en rapport tagit fram som utreder halterna av PM10 kring två tillkommande frånluftstorn av Västlänken; den ena Smedjegatan och den andra i närheten av Föreningsgatan. Bedömningen har gjorts att det är vid dessa två ventilationsanläggningar som det finns risk att miljökvalitetsnormer överskrids. Sådana åtgärder så som minskning av utsläppen från ventilation genom ökning av luftomsättning, och höjning av både temperatur och hastighet av partikelflödet ut ur ventilationen och en lämplig höjd av ventilationstorn kommer att reducera PM10 halter kring ventilationen. Detaljplanen har kompletterats med en minsta höjd på ventilationsanläggningarna. För att kunna säkerställa att miljökvalitetsnormerna för luft klaras utformas anläggningar för frånluftsventilation vid Smedjegatan och Föreningsgatan samt tryckutjämningschakt så att det finns möjlighet att i framtiden vidta åtgärder för att minska partikelutsläpp

Angående tid för synpunkter, läs i sammanfattningen under rubriken *Juridik/Handläggning*.

Angående synpunkter rörande byggtiden, läs i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

Angående synpunkter rörande kulturvärden och träd, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

Angående alternativa förslag och motiv till Västlänken, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

86. Boende på Anders Zornsgatan

Anser att Västlänken kostar för mycket, kommer göra för mycket skada i staden. Den är inte till för oss i staden men vi ska betala. Behåll trängselskatten men skrota Västlänken.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

87. Boende på Anders Zornsgatan 36A

Protesterar på det bestämdaste mot byggplanerna av Västlänken, då alternativen ger större samhällsnytta till mindre totalkostnad.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

88. Boende på Askims Granstig 3

Vill inte betala för Västlänken och anser att de som kommer att utnyttja den ska göra det. 10 års förstörelse av innerstaden är inte värt detta.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

89. Boende på Asplyckevägen 11

- Tiden mellan publicering av den nya järnvägsplanen och slutdatumet är alldeles för snålt tilltagen. För att allmänheten skall ha en rimlig chans att sätta sig in i material behöver granskningstiden förlängas avsevärt.
- Det "informationsmaterial" som publicerats av både Göteborgs Stad och Trafikverket har helt missat att informera medborgarna om riskerna med projektet. Även detta gör att granskningstiden måste förlängas. Under mellantiden så måste projektet gå ut med en mer nyanserad information för att allmänheten till exempel skall förstå riskerna, som bland annat beskrivs i MKBn.

Kommentar:

Angående tid för granskning, läs i sammanfattningen under rubriken *Juridik/Handläggning*.

Stadsbyggnadskontorets ambition är att skapa så stor tydlighet som möjligt i hela arbetet och speciellt gällande var och när synpunkter kan lämnas.

90. Boende på Badvädersgatan 23

Motsätter sig våldförandet på Göteborgs stadskärna då det finns exempel på liknande tunnelbyggen där varken tidplan eller budget har kunnat hållas. Boenden godtar inte

heller att det enbart erbjuds räddningsschakt i stället för räddningstunnel på vissa sträckor.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken* och under rubriken *Servicetunnel för utrymning*.

91. Boende på Björnbärsgatan 11

Tycker det är ett katastrofalt projekt. Göteborg har flera lager av grundvatten, om det sänks ruttnar pålarna som många hus står på och vem skall stå för den renoveringen? Det tar 60 år för miljön att återhämta sig efter den ökade föroreningen bygget innebär. Göteborg behöver bättre kollektivtrafik för att erbjuda ett attraktivare sätt att resa än med bil. Västlänken gör inget för göteborgaren mer än att förstöra vår stad.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken* och under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

92. Boende på Blodboksgatan 24

Planerna för Västlänken har inte ställts mot andra grundligt utredda alternativ till förbättrad kollektivtrafik i Göteborgsregionen. Projektet bör jämföras med en lika stor satsning på autonoma elfordon för kollektivtrafik som snart kommer att vara en realitet och att detta alternativ utreds professionellt. Mycket tyder på att en sådan lösning blir överlägsen spårbunden trafik med alla dess begränsningar och ingrepp i stadsmiljön.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

93. Boende på Blombacken 13

Anser att en station i berget i Gårda bör byggas istället för Västlänken.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

94. BRF Drottningholm

Har skickat samma yttrande som yttrande 165.

Kommentar:

Se svar till yttrande 165.

95. BRF Hasselbladskas Huset

Föreningen anser;

- att föreslagna ändringar av detaljplaner, ny detaljplan och järnvägsplan inte skall antas och om så ändock sker;
- att mätningar genomförs för att notera sättningar och annan stabilitetspåverkan
- att ytterligare mätningar kontinuerligt görs av grundvattennivåer
- att skicket på byggnadens nyrenoverade fasad, fönster och dörrar dokumenteras
- att bullermätningar utförs och att kumulativt buller från parkeringsramp och byggarbete beräknas och mäts
- att förslag till ljudisolerande åtgärder tas fram för byggnadens fasad och fönster samt uteplatser, för bullerskärmar i marknivå och för släntskydd

- att ändrat läge för Nordstans norra parkeringsramp utreds och att ny placering närmare nya Centralstationen föreslås
- att stränga krav på begränsningar av emissioner och buller tas in i upphandlingsunderlaget och blivande entreprenadkontrakt med krav på entreprenörer om uppfyllande och avbrytande av arbete om kraven inte uppfylls med därtill kännbara ekonomiska sanktioner
- att rekreationsytorna mellan Hasselbladiska kvarteret och Operan värnas och om någon del tas i anspråk att kompensationsåtgärder genomförs i närområdet
- att arbetsytor flyttas ut från fasadliv och att rekreationsytorna mellan Hasselbladiska kvarteret och Operan inte tas i anspråk för uppställning av arbetsfordon eller maskiner framför hus med bostäder och att annan plats härför utreds
- att tillgänglighetsfrågorna för hela kvarteret löses.

Kommentar:

Läget på Nordstans parkeringsramp som illustreras i järnvägsplanen är en tillfällig lösning under byggtiden. En permanent lösning är en fråga för detaljplanen för området norr om Nordstan och centralens västra uppgångar. Arbetet med den detaljplanen har inte påbörjats, frågan vidarebefordras till berörd planhandläggare.

Angående synpunkter rörande byggtiden, läs i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

Angående kompensationsåtgärder så har samråd hållits under våren rörande kulturmiljövården. Läs mer i början av sammanfattningen under rubriken *Samråd kring kulturmiljö*.

96. BRF Hembygden

Arbetet med Järnvägstunneln kommer att pågå så nära våra fastigheter att

- grundvattnet som behövs för att säkerställa våra grunder som består av gamla rustbäddar med träpålar kanske försvinner helt eller delvis under en kort eller lång tid,
- sättningsskador kan uppstå,
- starka vibrationer kan uppstå under byggnad och drift,
- höga decibeltal kan uppstå till men för boende och husdjur,
- att framkomligheten till våra fastigheter blir starkt begränsad under hela byggperioden,
- att bilparkeringsmöjligheterna blir starkt begränsade.

Vad lämnas för garantier så att ovanstående inte inträffar? Om det inträffar hur ersätts föreningen?

Kommentar:

Angående synpunkter rörande byggtiden samt ersättningar, läs i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

97. BRF Laboratoriegatan 10

Oroas över tunnelns dragning under Skår på grund av husens grundläggning och risken för sättningar på grund av tung byggtrafik och sprängningar. Den tunga trafiken skulle leda till ökade utsläpp i området. Placering av servicetunnelns mynning, i närhet till Skårsskolan är mycket olämplig, mynningen bör placeras i direkt anslutning till E6/väg 40. Föreningen vill ha svar på varför den tidigare sträckningen under Liseberg har ändrats trots att geologer har slagit fast att bäst förutsättningar för bygget är där. Nuvarande förslag kommer att påverka många fler boende och fastighetsägare än tidigare förslag.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

98. BRF Nonus

Föreningen hävdar sin rätt att överklaga projektet i de fall skador uppkommit före, under eller efter byggnationen, som föreningen inte anses ha fått tillfredställande kompensation för. Skador som kan drabba föreningen innebär skador på själva fastigheten såväl som miljön runtomkring, buller och tillgänglighet till fastigheten.

Kommentar:

För svar rörande byggtiden, läs i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

99. BRF Näckrosen

Har skickat samma synpunkter som yttrande 139.

Kommentar:

Se svar på yttrande 139.

100. BRF Rosa Huset samt boende på Vasaplatsen 6A

Har följande synpunkter:

Stadsdelen Haga är varken bostads- eller arbetsplatstät, och säckstationsproblemet kan lösas genom en mer eller mindre direkt spårdragning söderut från nuvarande centralstationsområde. Nyttan med projektet ifrågasätts då pendeltrafiken är mycket mindre andel än antal resor inom den lokala kollektivtrafiken med spårvagn och buss.

Enligt Plan-och Bygglagen 2 kap 1 § skall vid prövningen av frågor enligt lagen hänsyn tagas till både allmänna och enskilda intressen.

- Vägning mellan olika intressen har inte skett i avseende på avvägningen mellan å ena sidan intresset av en järnvägsdragning, å andra sidan intresset av en väl fungerande lokaltrafik, spårbunden såväl som i övrigt. I sammanhanget skall också nämnas att redovisat nollalternativ inte tillför något material av intresse för beslutande instanser. Dessa borde istället fått tillfälle att ta del av material avseende alternativa spårdragningar, detta för att kunna tillse att i enlighet med lagens krav "företräde ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning".
- Beträffande avvägning gentemot de enskilda intressena skall nämnas den folkomröstning om trängselskatt som ägt rum i Göteborg. Enligt många uppfattning har det negativa utfallet därav i mycket hög utsträckning bäring på Västlänken. Den uppfattning som de boende i Göteborg därmed uttryckt har inte alls beaktats/ liksom för övrigt inte heller andra opinionsyttringar.

Föreningen ställer sig även bakom yttrande 165.

Mot förestående bakgrund yrkar vi att föreslagen ny plan respektive ändringar av befintlig plan icke antas.

Kommentar:

Angående Station Haga och Västlänkens nyttor, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

Angående nollalternativ och avvägning av riksintressen, läs i sammanfattningen under rubriken *Nollalternativ* och under *Riksintresse*.

Läs under kommentaren för yttrande 165 för svar angående dessa synpunkter.

101. BRF Turmalinen

Ställer sig helt bakom synpunkterna i yttrande 165. Föreningen påpekar att de genom sitt yttrande har möjlighet att senare överklaga ett antagande av planen.

Kommentar:

Läs under kommentaren för yttrande 165 för svar angående dessa synpunkter.

102. Boende på Brottkärrs Röseväg 7

Tycker inte att någon del av Västlänken skall byggas på grund av:

- Miljöska. Belastningen på miljön är för stor
- Ekonomiska skäl då osäkerheten är för stor
- Nyttan kopplat till kostnaden.
- Förstöring av staden

Andra delar i det presenterade västsvenska paketet är boenden positiv till. Dock ersätt VL med en station vid Gårda. Överbygg E6 och skapa en kollektiv ringled runt Göteborg.

Kommentar:

För svar på synpunkterna, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

103. Boende på Båtyxaregatan 14

Anser att Västlänken inte behövs då det är ett omodernt och miljövidrigt alternativ och kan ersättas av en mängd andra både billigare, miljövänligare lösningar. Om Västlänken stoppas skulle boenden få tillbaka hoppet om att man som medborgare är värd att lyssnas på. De politiker som vågar erkänna att detta är en felsatsning kommer att få ett stort förtroende hos Göteborgs invånare.

Kommentar:

För svar på synpunkterna, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

104. Boende på Båtyxegatan 14

Känner sig lurad av kommunen då trängselskatten skall användas för att finansiera Västlänken. Boenden protesterar mot projektet eftersom det är ett högriskprojekt och oerhört slöseri med skattepengar. Pengar bör satsas mer på göteborgarna!

Kommentar:

För svar på synpunkterna, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

105. Boende på Bällsrogatan 16

Anser att projektet bör stoppas av följande anledningar:

- MKB saknar bland annat uppgifter om framtida CO2 effekter av försvunna träd.
- Trovärdiga analyser av hur leran påverkar bebyggelse finns ej
- Förklaring till vem som tar kostnader över budget saknas
- Det saknas beskrivning av hanteringen av den radonhaltiga gas som innesluts i leran under Göteborg och dess sediment.
- Benämningen att försöka att göra så lite påverkan som möjligt är alldeles för vag

- Allmänheten är alldeles för dåligt informerad om både nyttan, för/nackdelarna
- Beslutsprocessen har inte genomförts demokratiskt
- Västlänken är ett projekt som saknar både ekonomisk och folklig förankring
- Det finns inga incitament som tyder på att VL skulle vara den lösning som förstör regionen då varken fler tåg eller snabbare förbindelser ingår.
- Erfarenheter visar att leran man tänker anlägga delar av VL i är mycket oberäknelig och den kvalitet som berget består av är oberäknelig.
- Det har inte tagits upp om den doft som transportererna kommer att ge eller var transportererna skall deponeras.
- Osäkerhet finns angående räddningstjänsten, de höga vattennivåerna, projektets ekonomi och ersättning till fastigheter som skadats.
- De samråd som ägt rum har inte i närheten varit tillräckliga
- Alternativa lösningar på tågtrafik har inte blivit tillräckligt utredda, politikernas krav på projektet har snarare varit en intern önskedröm

Kommentar:

Målet är att Västlänken skall bidra till ett minskat koldioxidutsläpp och enligt Trafikverkets beräkningar så kommer ”återbetalningstiden” för CO2-utsläppen från byggtiden vara cirka 15 år.

Trafikverket uppdaterar kostnadsberäkningen för projektet kontinuerligt. Det finns i dagsläget inga indikationer på att budgeten skulle komma att överskridas.

Radon är inget problem utomhus då det späds ut. I bostäder kan den vara ett problem om halterna är för höga. Hus byggda på rullstensåsar eller annan luftgenomsläpplig mark är speciellt utsatta. Det som avgör radonhalten inomhus är hur huset är byggt och husets status. Beträffande arbetsmiljön kommer arbetsmiljölagen att följas gällande tillåtna halter för radon.

Samråd kring tillåtighetsvillkoret har hållits i Trafikverkets regi under våren för att minska påverkan på kulturmiljö i så stor grad som möjligt. För påverkan under byggtiden och angående synpunkter om leran, läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*

Transporterna kommer inte att avge någon annan doft än de som avges vid transporter i stort. En masshanteringsplan har upprättats och redovisas i Trafikverkets byggbeskrivning.

Trafikverket fortsätter att inventera och hitta lämpliga avsättningsområden för massor. I dagsläget är inga mottagningsplatser bestämda men Trafikverket prioriterar mottagning som innebär att massorna tillgodogörs för anläggningsändamål. Masshanteringsplanen hanteras även inom ramen för villkoren för regeringens tillåtighetsbeslut och ett arbete med att ta fram planer för masshantering och masstransporter bedrivs i samråd med Länsstyrelsen och Göteborgs Stad. Resultat från det arbetet kommer att presenteras för myndigheterna innan byggstart.

För svar på synpunkter gällande Västlänkens nytta, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

106. Boende på Carlandersplatsen 6

Se till att gångtrafikanter är planskilda från övriga trafikanter när Korsvägen byggs om. Idag är det nästan uteslutande gångtrafikanterna som hindrar trafikflödet och gör att det bildas köer och trafikchaos.

Kommentar:

Dagens planering utgår från att undvika planskildhet för olika trafikslag i städerna för att behålla stadsmässiga kvaliteter. Beslut togs i Trafiknämnden att inte gå vidare med biltunnel i februari 2015. All trafik ska ske i markplan. Biltrafik kommer att minska på Korsvägen, till fördel för kollektivtrafik, gång- och cykel samt utveckling av stadsrum. Ett förslag till trafiklösningen tas fram i arbetet med detaljplanen för Korsvägen, vilken planeras att gå på samråd under hösten 2015.

107. Boende på Chapmans Torg 3

Då analyserna beträffande antalet boende samt arbetskrafter starkt betvivlas med tanke på stadens utveckling anser boenden att byggandet av järnvägstunneln Västlänken absolut ej bör genomföras. Norra Älvstranden och Sisjöns industriområden nås inte utan anslutningar. En ny reviderad analys av pendlarnas mål inom Göteborg bör göras. Norra Älvstranden som håller på att utvecklas med nya kontorsfastigheter och skolor är inte med och är av vital betydelse. Vidare är Sisjöns industriområde under stark utveckling och nås idag inte med mindre än minst två byten av lokaltrafikmedel.

Kommentar:

Projektet omöjliggör inte att i framtiden kunna koppla an till anslutande tunnel både söderut mot Sisjön/Särö och norrut till Hisingen. Läs mer om projektets nytta i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

108. Boende på Doktorsvägen 4

Protesterar mot Västlänken, eftersom den inte behövs. Den kommer kosta betydligt mer än vad som skrivs. Den är inte tillräckligt utredd. Det finns bättre förslag. Varför måste tågtrafiken gå där? Låt tågen gå utanför city och kör matartåg fram och tillbaka mellan centralstationen och t ex en blivande station i Gårda.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

109. Boende på Erik Dahlbergsgatan 27

Tycker inte att projektet skall genomföras. Servicen på Västtrafik och SJ, samt miljön för cyklister och fotgängare bör förbättras.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

110. Eternitplattan AB

Skickar samma synpunkter som Yttrande 83 men med följande krav:

- Besikning av fastigheten skall genomföras innan arbetena påbörjas
- Att man utför verkliga försökstransporter där man mäter såväl markrörelse som buller.
- Att vi klart får definierade siffror på vilka mätvärden som är tillåtna och vilka metoder som har tänkt användas.
- Att eventuellt uppkomna skador ersätts till fullo

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

111. Fastighetsägare Cederbourgsgatan 6

Anser att den föreslagna dragningen genom och under Göteborgs centrum medför stora olägenheter för stadens befolkning under den långa byggtiden samt stora risker för bebyggelsen. Resecentrum vid Gårda förespråkas.

Synpunkter på området kring Korsvägen:

- Vi har farhågor kring framtida sättningar i vår fastighet pga. att schakter eller sprängningar kan förändra grundvattennivån. Vi kräver att kommunen/trafikverket tar fram ett detaljerat åtgärdsprogram för hur man skall säkerställa att grundvattensänkningar inte skall ske.
- Vi kräver att kommunen/trafikverket gör mätningar av grundvattennivån, avvagningspunkter på fastigheten med dubbar och vibrationsmätningar. Mätningar skall ske före byggstart, kontinuerligt (4 ggr/år) under byggperioden och minst 10 år efter arbetets färdigställande. Dessa mätningar skall bekostas av kommunen.
- Vi anser att det är kommunens ansvar att bevisa att skadorna inte har uppkommit på annat sätt. I fall av en rättsprocess bör kommunen bekosta rättegångskostnader.
- Hur skiljer sig riskerna för sänkning av grundvattennivån med det höga respektive det låga alternativet vid station Korsvägen? Riskerna för sänkning av grundvattennivån måste vägas in i det beslut man fattar kring station Korsvägen.

Problem under byggarbetstiden:

- Vi befärar allvarliga olägenheter för de boende i Johanneberg 14:5 i form av begränsad framkomlighet till fastigheten, kring Korsvägen, Södra vägen, Eklandagatan.
- Vi befärar stor risk för buller och vibrationer under byggarbetstiden.

Estetiska hänsyn:

- Brandgasschakt, tryckutjämningschakt och ventilationsschakt bör utformas så att de inte stör, utan blir ett tillskott till stadsbilden.

Kommentar:

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

För svar angående Västlänkens nytta, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

Ett gestaltungsprogram för tekniska anläggningar och tunnelmynningar är framtaget som visar möjlig gestaltning vid några av de tekniska anläggningarna och servicetunnelmynningarna. De platser som studeras i dagsläget är servicetunnelmynningen vid Linnéplatsen/Medicinareberget, servicetunnelmynningen i Skår, serviceschakt Sankt Eriksgatan, ventilationsschaktet vid Smedjegatan, tryckutjämningschaktet vid Fogelbergsparken och Ventilationsschaktet vid Föreningsgatan.

112. Fastighetsägare Johanneberg 14:5

Protesterar mot att Västlänken byggs i den utformning som nu visas och förordar att Gårdalänken utreds. Fastighetsägarna är oroliga över sättningar på fastigheter i området. Fastigheten är i högsta grad berörd under byggperioden och då det finns risk för sättningar. Det har tidigare sagts att det åligger oss som ägare att påvisa att skador på fastigheten uppkommit genom tunnelbygget. Vi anser att det är kommunens/trafikverkets ansvar att bevisa att skadorna inte uppkommit genom tunnelbygget. I fall av rättsprocess

bör kommunen bekosta rättegångskostnader. Ska detta projekt genomföras kräver vi att vår fastighet skall avvägas och följas upp.

Vi har tidigare (2013-10-27) lämnat synpunkter på ändring av detaljplaner (diareinr: 0635/11 och 0486/13) till Stadsbyggnadskontoret. Vi fick inte något svar och bifogar vår inläga igen, och vidhåller våra åsikter.

Kommentar:

Trafikverket ansvarar för projektets genomförande och för eventuella skador, se i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

Trafikverket kommer att utforma anläggningen så att icke acceptabla skador på omgivningen till följd av grundvattenpåverkan undviks. Under byggskedet kommer även skyddsåtgärder att vidtas för att skador på kringliggande känsliga fastigheter ska kunna undvikas. I de tillstånd som krävs för byggverksamheten som påverkar vatten, kommer Mark- och miljödomstolen fastställa villkor som ska se till att inga byggnader, kultur- eller naturvärden skadas. I det kontrollprogram för grundvatten som upprättas i samråd med länsstyrelsen kommer det att finnas åtgärdsnivåer som bland annat är anpassade efter nivån på byggnaders rustbäddar.

På grund av omfattningen av antalet inkomna synpunkter så skickade stadsbyggnadskontoret inte ut brev till samtliga, utan kungjorde och annonserade i tidningen. Yttrandet, samt svar på synpunkterna finns med i samrådsredogörelsen.

113. Boende på Framnäsgratan

Fruktansvärt onödiga pengar att lägga på en sån liten förändring, detta hjälper bara folk utifrån att tjäna runt 15 minuter på att ta sig in och ut ur stan snabbare.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

114. Boende på Fågelfångaregatan 27

Har ett antal frågor till projektet under följande rubriker:

Bygga i lera: Boenden anser att det finns stora risker med att bygga i lera bland annat med hänvisning till det försenade projektet vid Tyska kyrkan. Problem som kan uppkomma är slukhål, vibrationer, ökade kostnader, sättningar och grundvattensänkningar. Ett dramatiskt scenario beskrivs med en stor olycka på grund av grundläggningsförhållandena.

- Hur kan projektet garantera att man inte får markproblem som man inte kunnat förutse?
- Kan projektet visa upp några motsvarande byggprojekt i geologiska miljöer som är lika dem som vi har i Göteborg och som gått bra när det gäller tidplan, budget, sättningar i hus och andra skador?
- Hur ser projektet på de risker som man utsätter såväl byggpersonelement som allmänheten för vid byggandet?

Säkerheten: Att man inte bygger en komplett räddningstunnel enligt Räddningstjänstens krav är därför synnerligen oroande.

- Vad har projektet att anföra som trygghetsskapande skäl när det gäller räddningsfunktionen i Västlänkens tunnelsystem?

- Kan Trafikverket och Göteborgs stad uppvisa fungerande exempel i vår omvärld på det föreslagna lösningskonceptet med en icke komplett räddningstunnel som kompletteras med hisschakt?

Kostnaderna: En jämförelse görs med kostnaden och schaktmängder för Götatunneln vilket skulle leda till att Västlänken skulle kosta 74 miljarder.

- Hur fel har jag i min mycket grova beräkning, med beaktande av att de allra flesta infrastrukturprojekt blir mångdubbelt dyrare än vad som ursprungligen sagt?
- Vilka erfarenheter drar Trafikverket och Göteborgs stad av byggena i Amsterdam, Boston och andra projekt i lermiljö när det gäller kostnadsberäkningen för Västlänken?

Miljökonsekvenserna: Västlänken våldför sig på Göteborgs stads historia på ett mycket okänsligt och miljödestruktivt sätt. Avverkning av träd, skador på fasader, förorening av mark med mera är några exempel.

- Hur vill projektet översiktligt, i ett omfång som medborgarna kan ta till sig, beskriva miljökonsekvenserna?
- Vilka kommentarer har man till Vallraseringskontraktet från 1807, där det står att alla träd planterade i Allén ska underhållas?
- Vilka kostnader i form av ersättningar till fastighetsägare, reparationer på stadens fastigheter, åtgärder i stads/parkmiljön, tillkommande kostnader för åtgärder i ledningssystem, tillfälliga lösningar för kollektivtrafik etc. räknar Trafikkontoret och Göteborgs Stad med ska uppstå?
- Hur kommenterar Trafikverket och Göteborgs Stad att en eventuell miljönytta uppnås först om 60 år (om ens då med tanke på utvecklingen av fordonstekniken)?

Nyttan: Endast en halv procent av stadens kollektivtrafikresenärer kommer använda station Haga och Korsvägen. Pengar bör istället läggas på den majoritet kollektivtrafikresenärer i Göteborg. Säckbangården kan lösas genom att bygga ut ett antal spår vid Skansen Lejon. Boenden kan i yttrandet inte förstå hur Västlänken bidrar till restidsförkortning när det gäller resan utanför stadsgränsen varför heller ingen regionförstoring sker!

- Vad tycker projektet om det faktum att 20 miljarder satsas på att ge en halv procent av resenärerna en marginell nytta?
- Hur kommenterar projektet invändningar mot påståendet att säckstationen är ett dominerande problem och påståendet att fler spår vid ingången till Göteborg skulle ge väsentligt ökad kapacitet?
- Hur kommenterar projektet de alternativa beräkningarna av tidsvinster (av Bogdanoff/Jonvall) som visar en tredjedels volym jämfört med Trafikverket?
- Vad säger projektet vid påståendet att det inte finns något expansionsutrymme för verksamheter kring Hagastationen utan betydande, av flertalet göteborgare inte önskade, ingrepp i stadsmiljön?
- Hur räknar projektet när det gäller regionförstoring med tanke på att restiderna förkortas synnerligen marginellt för resenärer till Haga och förlängs för resenärer mellan Kungsbacka och Centralen?
- Många aktörer, inte minst Riksrevisionsverket, har kommit till slutsatsen att Västlänken är ett mycket olönsamt projekt. Hur kommenterar projektet detta?

Alternativen: Förstärkningsalternativet och centralstation vid Gårda nämns som alternativ till Västlänken.

- Kommer projektet att seriöst utreda och presentera alternativa lösningar i en form som medborgarna kan ta till sig?
- Vad har Göteborgs stad för tankar om ett modernt, effektivt kollektivtrafiksystem inom ringen Järntorget – Brunnsparken - Drottningtorget – Korsvägen – Sahlgrenska –Linnéplatsen?

Om information och utbildning: När man studerar det informationsmaterial som parterna har tagit fram får man intrycket att en förskönande bild har tagits fram. Man kan faktiskt säga att det är mer propaganda än information vilket inte är i linje med kommunal och offentlig förvaltningstradition.

Det är inte bara allmänheten som får en dimmig uppfattning utan även de politiker som är satta att besluta. Boenden har haft kontakt med ledamöter i Göteborgs kommunfullmäktige och anser att de har använt mer tyckande och floskler än klara fakta. För att sprida klarhet hos beslutsfattare och allmänhet föreslås att projektet tar initiativ till en TV-sänd hearing, som sköts av en neutral part med oberoende experter för redovisning av projektets olika aspekter. Detta rimmar med vad som står i en skrivelse till kommunstyrelsens möte 22 oktober 2014. Där skriver MP, S och V: "Det kommer också att behövas en genomgång av Västsvenska paketets delar och de uppgifter om kostnader, kapacitet och klimatnytta som förekommit inför folkomröstningen. Vi återkommer kring detta i ett annat sammanhang." Arrangemanget bör projektledas av en neutral aktör.

Kommentar:

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Läs mer om byggtid och risker med projektet i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

För svar angående projektets nytta och angående synpunkter som rör övergripande frågor om projektet, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

Angående utrymning och tunnelns säkerhet och kommunikation till medborgarna, läs i sammanfattningen under *Servicetunnel för utrymning* samt under *Kommunikation*.

Angående miljökonsekvenser, läs i sammanfattningen under, *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*

Västlänken är ett K2020-projekt. I K2020 har det framtida kollektivtrafiksystemet inklusive Västlänken studerats. (www.k2020.se) Nu pågår ett arbete i Västra Götalandsregionens regi om Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal och Partille.

115. Boende på Fågelviksvägen

Anser att nyttan, så som förslaget ligger nu, innebär en alldeles för stor kostnad i förhållande till nyttan. Pengarna bör i första hand läggas på kommunikationer in till centrum, inom kommunen. Om tunneln ska byggas bör den istället dras direkt till Liseberg och till Hisingen för att förbinda Hisingen med resten av Göteborg. Morgondagens bilar kommer att vara lika miljövänliga som järnväg, planera för detta.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

116. Boende på Fågelviksvägen 25

Anser att Västlänkenprojektet omedelbart ska stoppas och att ett bättre alternativ behöver arbetas fram. Västlänken är för dyr i förhållande till hur många som får nytta av den. Bättre att lägga pengarna på att bygga ut kollektivtrafiken för göteborgarna istället för pendlare från kranskommunerna och att förbättra möjligheterna att cykelpendla samt bygga vägar så att det går att komma fram i hela staden. Att bygga en tunnel genom centrala Göteborg, innebär att framtida möjligheter för att bygga tunnelbana (för att förbättra kollektivtrafiken) förstörs.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

117. Boende på Fänriksgatan 10D

Anser att det är för lite tid att läsa in sig på underlaget för beslutet. Trängselskatten behövs inte. Det har redan kommit in tillräckligt med skattekonor för att lösa alla trafikproblem som finns under min livstid.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

118. Föreningen Bevara Annedal

Har tagit del av rubricerat ärende och är nöjd med att alternativ med servicetunnel på Muraregatan / Brunnsgratan är borttaget men skulle uppskatta om formuleringen ”ger en möjlighet att ersätta” från sida 32 nedan ändrades till ”ersätter” för att tydliggöra detta.

Kommentar:

Ändring har gjorts i planbeskrivningen så att Muraregatan inte längre nämns som ett tidigare alternativ till Linnéplatsen.

119. Föreningen Nej till Västlänken

Föreningen Nej till Västlänken yrkar på avslag för ändring av detaljplaner och för detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal med följande anledningar:

- Den verkliga ökningstakten av pendling med tåg är ringa och Västlänken ger en ringa ökning i förhållande till dagens station och den generella resandeökningen.
- Påverkan på regionförstoring är försumbar med Västlänken trots att Trafikverket påstår det motsatta.
- Det är en mycket blygsam minskning av arbetspendling med bil som Västlänken bidrar med, endast cirka 6 promille av bilresorna flyttar till tåg.
- Byggandet av Västlänken leder till ett ökat utsläpp av koldioxid tvärt emot vad som var avsikten.
- Den totala kostnaden är 46 miljarder, inte 20 som Trafikverket påstår, och kraftigt ekonomiskt olönsam vilket gör att den går emot kommunens mål om hållbart byggande.
- Västlänken är kraftigt underfinansierad.
- Samhällsnyttan med Västlänken är överskattad
- Den förtätning av Göteborgs stad som önskas kan uppnås med andra alternativ som har kortare ledtid och lägre kostnader då området vid Göteborgs centralstation kan förtätas redan med dagens struktur. Eventuell förtätning vid Haga och Korsvägen kan också ske utan Västlänken.

- Konsekvensen av att senare anlägga fyra spår vid Hagastationen och Korsvägstationen är inte beskriven
- Masshanteringsplan saknas
- Mycket begränsad information finns om hur stora mängder förorenade massor som uppkommer och den närmare hanteringen av dessa.
- Kostnaden för intrångsersättningar är bara delvis allokerad i kostnaden för Västlänken. De ökade kostnaderna leder till att samhällsnyttan med Västlänken minskar ytterligare.
- Det går inte av underlaget bedöma de konsekvenser som kan komma att uppstå vid anläggandet av Västlänken eller vilka kostnader detta medför.
- Det finns ingen seriös beskrivning av alternativ till Västlänken
- Västlänken kommer att medföra betydande påverkan på riksintresset kulturmiljö vilket även gäller för naturmiljön.
- De uppsatta målen med Västlänken uppnås inte
- Investeringar i järnvägssystemet är ett statligt ansvar och statliga investeringarna borde delas av hela skattekollektivet nationellt och inte finansieras av trängselskatten i Göteborg.
- Västlänken har som konsekvens att nödvändiga medel för investeringar i samhällsnyttig kollektivtrafik trängs undan och leder till att det omfattande bilberoendet i Göteborg och Göteborgsregionen kvarstår.

Kommentar:

För svar angående Västlänkens nytta, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

Angående synpunkter rörande kulturvärden och träd, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

Målet är att Västlänken skall bidra till ett minskat koldioxidutsläpp och enligt Trafikverkets beräkningar så kommer ”återbetalningstiden” för CO2-utsläppen från byggtiden vara cirka 15 år.

120. Boende på Gråskärsgatan 126

Skriver: Stoppa vansinnesprojektet Västlänken! Följ folkomröstningsresultatet och ta bort trängselskatten.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

121. Boende på Gullrisgatan 7E

Projektet bör läggas ned då man inte kunnat lägga fram tillräcklig fakta kring vinsterna med projektet, då kostnadsbilden är ytterst osäker samt att staden blir en byggarbetsplats i över 20 år. Trängselskatten och stadens långsiktiga trafikplanering ifrågasätts.

Kommentar:

Byggtiden är planerad till år 2018-2026, varav de sista cirka två åren är arbete med spårläggning och installationer inne i tunneln. Ovan mark kan återställande därmed ske efter cirka sex års byggtid.

För svar angående projektets nytta, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

122. Gårdagruppen

Anser att bilden på sidan 3 i planbeskrivningen inte stämmer då avstånden i verkligheten är från en punkt på stationen där du stiger av/på, avstånden inom staden är inte fågelvägen, avstånd upplevs och påverkas starkt av höjdskillnader. I verkligheten blir influensområdet bara hälften så stort och därmed är de siffror på möjliga resande bara hälften av vad som anges. Därmed faller flera av de övergripande målen som anges på sid 6 och den redan mycket höga kostnaden för ökad pendeltågstrafik kan bli ännu större för skattebetalarna.

De viktiga genomförandefrågorna behandlas nästan inte alls. Ett så stort projekt som Västlänken kräver en egen handling som beskriver ansvar och kostnader noggrant.

På sidan 59 konstateras att Västlänken finansieras av Västsvenska Paketet. Det är ingen fond eller fri tillgång. Till mycket stor del är det bilägarna i Göteborgsregionen som finansierar genom trängselskatt. Mot bakgrund av detta är det fel att undanhålla allmänheten information om kostnader som är förenade med genomförandet.

Trafikverket meddelar kort att Västlänken kostar 20 miljarder 2009 och redovisar nio kostnadsposter. Det är anmärkningsvärt att inte redovisa kostnaderna mera detaljerat i det största infrastrukturprojekt som någonsin planerats i Göteborg. Dessutom saknas stora kostnadsposter som kommer som konsekvens av Västlänken. Göteborgs kommun kommer att behöva investera miljardbelopp för all allmänplatsmark som behöver byggas om eller nybyggas runt stationer och anläggningar.

Nollalternativet ska beskriva miljöns sannolika utveckling i området om inte planförslagen genomförs. Under tiden från slutet om Västlänken 2009 har en rad alternativ för att lösa pendeltågstrafiken presenterats. Flera av dessa innebär, förutom att de är trafik effektivare till lägre kostnad, mindre miljöpåverkan än Västlänken.

Kommentar:

Bildtexten på sidan 3 i planbeskrivningen hänvisar till stationsentréerna och inte till av- och påstigning. Bilden är till för att illustrera avstånd i staden med avseende på Västlänkens stationer och har inte i sig legat till grund för några av de beräkningar som har gjorts för Västlänkens nyttor eller resandemängder.

Kravet på en genomförandebeskrivning gällde i den gamla Plan och Bygglagen (1987:10). Aktuell detaljplan följer den nya Plan och Bygglagen (2010:900). Trafikverket ställde ut sin järnvägsplan för granskning i december 2014. Det är järnvägsplanen som hanterar genomförandeskedet.

Trängselskatten, Göteborgs Stad, Staten, Västra Götalandsregionen och Region Halland står alla för en del av finansieringen till det Västsvenska Paketet. Västlänken är ett av de projekt som ingår i Västsvenska Paketet. Utgångspunkten är att medel från Västsvenska paketet ska användas för att återställa allmän plats och övriga anläggningar som påverkas av Västlänken.

För svar angående projektet nytta samt angående nollalternativ, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken* samt under *Nollalternativ*.

123. Götiska förbundet

Förbundet framhäver Skansen Lejonets betydelse som en väsentlig del av "riksintresset Göteborg". Gullberget har betydelse för Sveriges historia ända bak till 800-talet och idag utgör Gullberget med Skansen Lejon ett karaktärsbildande inslag i stadsbilden samt en god plats för att åskådliggöra stadens historia. Götiska Förbundet avvisar en järn-

vägstunnel genom Gullberget under Skansen Lejonet och förordar en annan sträckning av följande anledningar:

- Alla tekniska möjligheter för tunneldragningen fullständigt redovisas och bedömas. Vidare måste alternativ för järnvägsdragningen redovisas lika utförligt som alternativet att dra tunnel genom Gullberget
- Det finns bristande underlag till hur byggprocessen och dess störningar kommer att se ut.
- I underlaget saknas analyser av liknande arbetsprocesser, det vill säga tunnelbyggen under befästningsverk från 1600-talet och hur sådana byggen påverkat befästningarna
- Götiska Förbundet har efterfrågat redovisning av vilka hastighetsrestriktioner som kommer att ges för trafiken genom en tunnel under Skansen Lejonet. De svar som lämnats har inte varit tillräckligt tydliga.
- Underlaget redovisar en alternativ dragning av järnvägen, norr om Skansen Lejonet. Det är uppenbart att detta alternativ inte genomarbetats på ett lika ingående sätt som tunneldragningen genom Gullberget. Denna brist reducerar allvarligt trovärdigheten i materialet.
- En svår brist i detaljplanen för järnvägstunneln genom Gullberget är avsaknaden av konsekvensanalys för det möjliga utfallet att Skansen Lejonet allvarligt skadas alternativt raderas antingen på grund av tunneldrivningen genom Gullberget eller av den planerade järnvägstrafikens negativa effekter. Tunneln under Skansen Lejonet är ett högriskprojekt.
- Arkitekter, ingenjörer och yrkesskickliga hantverkare med gedigen kompetens och erfarenhet inom äldre tiders byggnadsteknik finns inte att uppbringa i någon större omfattning i Sverige idag. Denna kompetensbrist kan därför orsaka att hela Västlänksprojektet måste stoppas under en längre tid i den händelse att Skansen Lejonet drabbas av väsentliga skador som måste åtgärdas.
- Götiska Förbundet rekommenderar att Skansen Lejonet i sin helhet karteras/dokumenteras i största detalj innan en eventuell tunneldrivning startas, eftersom inga byggnadsritningar över Skansen Lejonet finns att tillgå. Detta för att möjliggöra en fullvärdig rekonstruktion av Skansen Lejonet till sitt ursprungliga skick.
- De skäl som anförs för att ej dra järnvägen något norr om Skansen Lejonet väger lätt i förhållande till riskerna att skansen får irreversibla skador.

Kommentar:

Angående synpunkter rörande kulturvärden och träd, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*. Specifikt för Skansen Lejon, se underrubriken *Skansen Lejon och överdäckning*. Planhandlingarna har ändrats och har nu en tvingande bestämmelse på en överdäckning av träget på 35 meter, med möjlighet till 40 meter.

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

124. Boende på Handbollsvägen 11

Anser att Göteborgs Centralstation skall ligga vid Gårda och att Station Haga inte ger någon nytta.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

125. Boende på Haråsgatan 23

Vill ha en omprövning av hela projektet. Det bör satsas på bussar istället för ineffektiva spårvagnar. Följ folkets röst mot vägtullar, samt opinionen mot det ej tillräckligt underbyggda västlänkpaketet.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

126. Boende på Hedåsgatan 7

Anser att projektet skall stoppas eftersom det är ett gigantiskt slöseri med skattepengar och anser att det behövs en folkomröstning om projektet. Det är ett svek mot väljarna om politikerna nekar oss folkomröstning.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

127. Boende på Hedåsgatan 14

Ger kritik mot att politikerna inte backar gällande Västlänken och Trängselskatten. I övrigt ges positiv kritik till det Västsvenska paketet. Stadsplanerare måste förstå att vissa göteborgare som bor centralt behöver använda bil, varför förslag ges till att trängselskatten endast skall gälla de som reser med bil in i centrum mellan till exempel klockan 06-12.

Boenden förundras över Kommunstyrelsens kompakta ovilja att lyssna till alternativa, till synes mer kostnadseffektiva, framtidsorienterade och enklare, lösningar.

- Varför lyssnar inte politikerna?
- Är bristen på mod den springande punkten?
- Vågar inte politikerna föreslå en förändring i detta gigantiska Västsvenska paketprojekt, för att man tror att man riskerar hela den statliga finansiella uppgörelsen?

Boendens uppfattning är att Göteborgs politiker skulle komma att utgöra en förebild, om man öppnade upp för revision och utredde andra alternativ. Dagens centralstation är otidsenlig, en ny centralstation vid Gårda hade löst hela problematiken. Göteborg bör inte jämföra sig med andra städer utan utgå från att varje stad har sina egna förutsättningar. För många misstag har skett i Göteborgs politiska historia, som ingen idag vill kännas vid. Kostnaden för ett projekt får aldrig bli så hög att ansvarigt organ kan komma använda detta som argument att gå vidare utan att beakta medborgarnas protester och förslag till alternativ. Denna skrivelse kan komma att användas i en formell överklagan.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

128. Boende på Hovås Enebärsgång 1

Anser att det är fullständigt vansinne att bygga en tunnel genom den göteborgska leran. Två stora ras i Göteborgsområdet borde avskräcka. Att dessutom stora kulturvärden förstörs, åtminstone 500 träd tas ned (vars koldioxideffekt dessutom inte finns med i Göteborgs Stads miljökonsekvensbeskrivning), enorma kostnader och praktiskt taget inga fördelar för göteborgarna.

Kommentar:

För svar angående projektets nytta, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

Angående synpunkter rörande kulturvärden och träd, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

129. Boende på Hvitfeldtsgatan 13

Anser att Västlänken är helt onödig då det kommer att bli en byggarbetsplats, att informationen om projektet kom väldigt sent, att trängelskatten bör avskaffas. Boenden undrar om de 100 bostäder som kommunen funderar på blir av och om hyresgästerna får boendekort för bil?

Kommentar:

För svar angående projektets nytta, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

Detaljplanen behandlar inga bostäder.

130. Boende på Hyringa Lillegården

Anser att projektet är fruktansvärt ogenomtänkt och innebär stor miljöförstöring. Hade varit bättre att flytta centralstation norrut & fått en kortare dragning & mindre miljöpåverkan. Detta verkar bara vara ytterligare ett prestigeprojekt där miljöpåverkan antingen inte är utrett alls eller där det mörkas vad det egentligen påverkar. Nyttan för Göteborg är minimal. Dessutom åsidosätts säkerheten samt tillgängligheten för rörelsehindrade vilket gör detta än mer skrämmande.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

131. Boende på Hästhovsgatan 11

Yrkar på att järnvägsplanen inte genomförs av följande orsaker:

- Projektet är kraftigt samhällsekonomiskt olönsamt. Dessutom saknas kostnader för komplett räddningstunnel, fyrspår på samtliga stationer samt kostnader för de fördyringar som uppstår för framtida spårvägstunnlar på grund av Västlänken.
- Västlänken uppfyller inte lagstiftarens krav på objektivitet och grundlig utredning vid stora skattefinansierade projekt
- Projektet belastar klimatet negativt. För att göra tunneln klimatsmart har Trafikverket, utan något vetenskapligt eller empiriskt stöd, antagit att den kapacitetsökning som Västlänken ger i järnvägssystemet, med automatik innebär att den kapaciteten fylls upp med godstransporter som antas flyttas från landsvägstransporter.
- Avsaknaden av komplett räddningstunnel är i sig oacceptabel, men kommer också att leda till minskat resande på grund av rädsla. Västlänken kommer inte att få trovärdighet hos resenärerna så länge som Räddningsverkets åsikter inte följs.
- Överhuvudtaget finns ingen analys, eller utredning av hur Västlänken skall infogas i ett framtida kollektivtrafiksystem i centrala Göteborg.

Kommentar:

För svar angående projektets nytta, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

För svar angående räddningstunnel, läs i sammanfattningen under *Servicetunnel för utrymning*.

Västlänken är ett K2020-projekt. I K2020 har det framtida kollektivtrafiksystemet inklusive Västlänken studerats. (www.k2020.se) Nu pågår ett arbete i Västra Götalandsregionens regi om Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal och Partille.

132. Boende på Jakobsdalsgatan 25

Skickar en förkortad version av yttrande 35.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

133. Boende på Johannebergsgatan 22

Har skickat in sammasynpunkter som yttrande 139.

Kommentar:

Se svar på yttrande 139.

134. Boende på Johannebergsgatan 32

Anser att det är feltänk med en entré vid Näckrosdammen. Ingreppet är för kraftfullt att göra i en grön oas i centrala Göteborg. Det fina med stad är att det går att skapa kontraster i miljön med korta avstånd. Det nya urbana Korsvägen med stor puls, och så 2 minuter bort finns lugnet på jorden. Götaplatsen är en naturlig plats för denna entré, skapa något kreativt av de 100-150 meter tunnel med fokus på det konstnärliga.

Kommentar:

För svar, se sammanfattningen under rubriken *Renströmsparken* i avsnittet *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

135. Boende på Jättegrytsgatan 14

Anser att:

- Dragningen av järnvägstunnel medför ett stort hot om ytterligare sättningar i den boendes fastighet och att tunneln bör dras så långt Väster ut som möjligt under Jakobsdalsberget för att minska vibrationerna i leran och förändringar av grundvattennivån, särskilt vid byggnationen, men också när tunneln är i bruk.
- Boenden bör räknas som sakägare då bottenplattan för fastigheten är gemensam med fastighet som ligger rakt ovan servicetunneln.
- En grundlig geoteknisk undersökning måste genomföras och ev. grundförstärkning göras. Sättningskador behöver följas upp före och under pågående arbete.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

136. Boende på Karl Gustavsgatan 22

Anser att staden sedan 70-talet sakta men säkert har blivit en mindre levande stad men att staden ändå haft sin charm på grund av närheten till träden, vilka nu riskerar att försvinna. Pengar bör istället gå till att bygga billiga bostäder och till att främja småföretagare. Ge oss en levande stad, inte en replika på en massa andra städer som verkar ha fått till en häftig innerstadsmiljö.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

137. Boende på Karl Gustavsgatan 47

Då kostnaderna överstiger nyttan med Västlänksprojektet, då skador riskerar uppkomma på värdefulla byggnader, träd, mark, då det finns betydligt lämpligare alternativ till den föreslagna Västlänken och på grund av det föreslagna projektets varaktighet, begär jag att detaljplanen avslås i sin helhet.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

138. Boende på Klyfteråsen 46

Anser att en ny sträckning för Västlänken bör utredas då den inte behövs i nuvarande form. Västlänken behövs i en större ring runt centrala Göteborg, där det finns stora arbetsplatser och bostadsområden samt expansionsplaner, som skapar en värdig konkurrent till bilen.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

139. Kommittén för stadskulturparken Näckrosdammen

Boenden i området har en gemensam uppfattning vilken är att byggandet av Västlänken inte får äventyra de höga värden som parkmiljön kring Näckrosdammen har. När staden förtätas och trafiken intensifieras behövs stadens parker för att erbjuda lugna platser för återhämtning och rekreation. Stationsuppgången bör flyttas till Götaplatsen. Den tidiga idén att skapa ett stråk mellan Avenyn och Korsvägen föddes innan Södra vägen utvecklades till ett attraktivt stråk med ett tjugotal restauranger och caféer som vänder sig till de som rör sig mellan Liseberg/Mässan och Götaplatsen/Avenyn. En entré/uppgång intill Näckrosdammen innebär ett betydande ingrepp i park- och naturmiljön intill en av de få välfungerande och högt utnyttjade lekplatserna för mindre barn i centrala staden. Samordna utformningen av en uppgång vid Götaplatsen med Konstmuseet, som nu står i begrepp att bygga ut och bjud in ett antal konstnärer att medverka i gestaltningen av tunneln.

Kommentar:

För svar, se sammanfattningen under rubriken *Renströmsparken* i avsnittet *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

140. Boende på Krokslätts Parkgata 58E

Undrar om inte Lisebergs station kan ingå i Västlänken istället för att bygga en helt ny station 150 meter från en redan befintlig? Lisebergs station används bara av cirka 1500 personer per dag. Det känns väldigt obehagligt, att som lekman, efter bara en kort överblick kunna se att man vill bygga en ny station för miljardbelopp några minuters promenad från en redan existerande som inte utnyttjas till en fjärdedel av vad den är byggd för. Boenden anser också att det har givits för kort tid för att ge synpunkter på Järnvägsplanen.

Kommentar:

Den närmsta uppgången till Station Korsvägen kommer att ligga drygt 500 meter från entrén till Lisebergs Station samt ligga betydligt närmre stora målpunkter på Evene-

mangsstråket och Avenyn. Idag används Lisebergs Station endast av pendeltågen som går söderut från Göteborgs Central. På grund av att Västlänken är en genomgående slinga möjliggör tågtunneln att pendeltåg från hela regionen kan trafikera Station Korsvägen vilket gör stationen betydligt mer attraktiv.

Angående tid för synpunkter, läs i sammanfattningen under rubriken *Juridik/Handläggning*.

141. Boende på Kung Sverres Gata 65

Har två yrkanden angående detaljplanen:

Plan för framtida kollektivtrafik: Yrkandet är att man bör komplettera Järnvägsplanen med en plan för framtida spårvägsförbindelser i anslutning till Västlänken. Särskilt bör man visa med ritningar över olika avsnitt hur tunnlar och spår i gatuplan kan byggas längs tågtunneln.

Det finns idag stora problem för spårvagnarna att på ett smidigt sätt ta sig genom Centrum. Västlänken innebär en betydande begränsning av tillgängliga reservat för underjordiska tunnlar i centrala Göteborg. I dagsläget visar Järnvägsplanen ett mellanplan vid Hagastationens norra del som ser ut att omöjliggöra grund tunnel av den typ som ingår i ”Allélänken”. Vid södra delen finns emellertid god bergtäckning vilken ser ut att rymma även en spårvagnstunnel. Vid Centralen begränsas möjligheter för framtida spårvägstunnlar, liksom även vid Station Korsvägen.

Innan antagande av Järnvägsplanen bör Västlänken planeras som en del av en helhet för den lokala kollektivtrafiken. En sådan plan bör tas fram och innefatta:

- Plan för framtida lokal kollektivtrafik
- Reservat för spårvagnslinjer i gatuplan och som tunnlar
- Eventuella förstärkningar och anpassningar av stationer

Fornlämningar: Yrkande är att Järnvägsplanen bör ändras så att Riksintresset Göteborg 216:1 respekteras. Vårt historiska arv kan aldrig återskapas om det skadas permanent, vilket blir konsekvensen av nuvarande plan. Exakt hur detta sker får utredas, om det t ex kan möjliggöras genom att dra tunneln djupare under fornlämningarna och inte använda öppet schakt eller om dragningen behöver ändras. Västlänken kommer att innebära irreversibla skador på bastion Christina Regina som till stor del kommer att grävas bort i linjeschaktet, liksom vallgrav och fältvall i park- och alléstråket. Detta innebär mycket stora både förlorade och skadade värden på fornlämningen. Planen möjliggör ett oåterkalleligt borttagande av lämningar från 1600-talets befästa stad, vilket innebär en urlakning av det kulturhistoriska berättarinnehållet och förlust av stora vetenskapliga värden. Längs linjedragningen innebär schaktning för tunneln irreversibla ingrepp och därmed stor påverkan på följande fornlämningsmiljöer inom Göteborg 216:1:

Befästningsstråket längs älven och hamnstråket med en anlagd gördel av bastioner och kurtinmurar, påspärrar och sänkverk samt lämningar av före detta masthamnen.

Stora Hamnkanalen som är en del av den ursprungliga holländska stadsplanen och är Göteborgs första hamnanläggning.

De tidigare försvarsanläggningarna Christina Regina samt vallgraven och glacisen som är av stor betydelse för förståelsen av den befästa staden Göteborg.

Områden som är av riksintresse för naturvärden, kulturmiljövärden eller friluftslivet skall skyddas mot åtgärder enligt Miljöbalken 3:e kapitlet § 6.

Kommentar:

Det pågår ett arbete i Västra Götalandsregionens regi om Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal och Partille. Där hanteras frågor som spårvagnsförbindelser i anknytning till Västlänken.

Samråd kring tillåtlighetsvillkoret har hållits i Trafikverkets regi under våren, vilka Göteborgs stad har deltagit i tillsammans med Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet. I Trafikverkets ansvar ingår att utarbeta en handlingsplan för tillvaratagande av kulturmiljö. Flera ändringar har skett i Järnvägsplanen och i detaljplanen för att skydda kulturmiljön.

142. Boende på Kungshöjdsgatan 6

Är starkt kritisk till placeringen av station Haga då den bidrar till mycket negativa konsekvenser för den kulturhistoriska miljön, fornlämningen Göteborg, stadsmiljön och natur och parkmiljö. Alternativa placeringar bör utredas, till exempel en placering vid Järntorget. Synpunkt på förslag till ändring av detaljplaner:

- hela Haga Kyrkoplan bör klassas q2 (skydd av värdefull parkmiljö)
- träd i Kungsparken/Allén ska bevaras så långt möjligt. Tydlig plan för detta behövs.

Kommentar:

Kungsparken samt den del av Haga Kyrkoplan som kommer att påverkas av schaktning vid Västlänkens tunnel har skyddsbestämmelser i form av q2 i detaljplanerna för järnvägstunneln. Hela Haga Kyrkoplan finns med i detaljplanen för Station Haga och har där bestämmelsen q2. Planen för Haga Kyrkoplan har varit ute på samråd och granskning planeras till våren/sommaren 2016. Läs mer om träd med mera i sammanfattningen under "*Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*".

En dragning av tunneln via Järntorget har valts bort på grund av tekniska skäl. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

143. Boende på Kvadrantgatan 20

Undrar hur det går för framtida utveckling av spårbunden kollektivtrafik under mark i innerstaden efter det att tunneln är färdig.

Kommentar:

Det pågår ett arbete i Västra Götalandsregionens regi om Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal och Partille. Där hanteras frågor om utveckling av spårbunden kollektivtrafik.

144. Boende på Laboratoriegatan 4

Har ett hus i Skår, i närheten av tunneln, och är oroliga över vibrationer och stomljud vid drift samt säkerheten vid byggtiden. Boenden vill:

- att servicetunnel flyttas till annat ställe med hänsyn till barnen men också för att säkerställa att inga byggtransporter körs på Sankt Sigfridsgatan. Det har tidigare förbjudits tung trafik på gatan på grund av de problem som just den tunga trafiken har orsakat.
- säkerställa att ljud- och vibrationsdämpning under spåren är de bästa möjliga.
- att det skall garanteras att enbart persontåg skall/får köras i tunneln.
- att tunneln flyttas åt väster där husen i närområdet inte står på, eller delvis, i lera.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

145. Boende på Laboratoriegatan 10

Boenden är oroliga över konsekvenserna av tunnelbygget och hänvisar till störningar från buller och trafik under byggtid. Boenden önskar:

- svar på vad som ligger bakom förändringen av dragning för Järnvägstunneln från dess tidigare förslag, parallellt med E6.
- redovisning av protokoll från de möten som har skett med Liseberg.
- förklaring till den korta tiden för att komma in med synpunkter.
- tillgång till rapporter från genomförda utredningar (både för drift och genomförandetid), särskilt den barnkonsekvensutredning som ska ha genomförts.
- svar på om det är moraliskt försvarbart att i och med sprängningar/borrningar skrämja och oroa barn i området.
- förklaring till varför projektet med dess alvarliga intrång i människors liv skall genomföras trots att det uppenbarligen finns bättre alternativ.
- en acceptabel förklaring till denna invasion av boendemiljön i Jakobsdal.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

146. Boende på Laboratoriegatan 22

Boenden skickar en något redigerad version av yttrande 36 med tillägget att Länsstyrelsen bedömer att de negativa konsekvenserna underskattats i MKB. Boenden kräver också att omledning av tung trafik till Sankt Sigfridsgatan ej sker.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

147. Boende på Laboratoriegatan 27

Skickar yttrande 35 med tillägg att boenden befarar att dess verksamhet kommer att störas på flera sätt under byggnationerna – dels genom att buller och vibrationer kommer att påverka arbetssituation, genomförande och resultat. Boenden upplever inte att förslaget har tagit hänsyn till hur enskilda näringsverksamheter i området påverkas.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

148. Boende på Laboratoriegatan 29

Boenden skickar yttrande 36 med följande tillägg:

- De förslag på åtgärder som framförs i skrivelsen ligger väl i linje med regeringens tillåtlighetsbeslut (2014-06-26) vilken bland annat säger att regeringen förutsätter att Trafikverket har en mycket hög ambitionsnivå när verket vidtar skyddsåtgärder eller försiktighetsmått mot buller, stomljud och vibrationer från byggverksamheten och järnvägstrafiken
- Om inte förslaget om annan tunneldragning godtas, föreligger stor risk för att det kommer att leda till personliga tragedier på grund av att bostäder kommer att tvingas säljas till priser som inte är marknadsmässiga.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

149. Boende på Laboratoriegatan 32

Boenden skickar yttrande 36 med tillägget med krav på att omledning av tung trafik till Sankt Sigfridsgatan ej sker.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

150. Boende på Laborietrappan 6

Skickar en förlängd version av yttrande 36 med följande tillägg. Samrådsmötet med Trafikverket den 16 oktober 2014 lämnade många frågor obesvarade. Boenden vill ha svar på följande frågor samt svar på de krav som ställs i yttrande 36.

- Vilka dB-tal och vilka vibrationsvärden kommer att uppstå på vår fastighet på Laborietrappan 6 under byggnads- resp driftsfas?
- Expropriation av berörda fastigheter diskuterades och enligt information som senare kommit oss tillhanda så kallas ett sådant förfarande numera inlösen av mark (LBJ 4 kap+ 1§). Detta ger skyldighet för Trafikverket att inlösa mark motsvarande fastighetens marknadsvärdesminskning + 25%. Vem gör bedömning av värdeminskningen av marknadsvärdet? Vi yrkar att skyldigheten från Trafikverkets sida omfattar både marken och byggnaden.
- Vilka protokoll finns från förhandlingar mellan Liseberg och projekt Västlänken/Trafikverket? Vi kräver att få se dessa protokoll. I anslutning till ovan kräver vi att Trafikverket genomför en juridisk prövning av det påtalade åsidosättandet av likställighetsprincipen.
- Den besiktning av fastigheten som utförts via konsult (ÅF) på uppdrag av Trafikverket resulterade i ett stort antal påpekanden att viss yta är ”dold” eller ”delvis dold”. Om skador uppstår på dessa platser i huset – vem är då ersättnings-skyldig? Hur kan Stadsbyggnadskontoret och Trafikverket acceptera att ÅF genomför på detta sätt helt ofullständiga besiktningar?
- Hur har planeringen av Västlänken beaktat att bebyggelsen i Skår ingår i kommunens bevarandeprogram?
- Hur har risken för materiella skador beaktats i planeringen av järnvägstunneln under Jakobsdalsområdet?
- Varför har inte tunneln planerats till en position längre västerut under nuvarande E6?

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

151. Boende på Ljurrhallavägen 58

Anser att Station Haga borde flyttas till Järntorget eller Linnéplatsen, som redan idag är viktiga knutpunkter. Västlänken borde även omfatta Hisingen där behovet av bättre kollektiv- och pendeltrafik är stort.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

152. Boende på Långefjällsgatan 8

Anser att västlänken inte skall byggas i sin nuvarande form innan en oberoende utredning påvisat verklig samhällsnytta och rimliga kostnader för detta. Förseningar uppstår när pendeltåg hindrar fjärrtåg under infart till Göteborg. Västlänken löser inte detta, bygg i stället fler/egna spår för pendeltåg från Alingsås och Kungsbacka och dubbelspår till Borås och Uddevalla. Stationen Haga har inte visats vara till någon verklig nytta för Göteborg, hållplats vid Sahlgrenska och Chalmers hade varit ett bättre alternativ.

Vid visning av planen talades om förstärkt kollektivtrafik från Haga mot Guldheden. Hur då? Om det är möjligt att bygga i leran bör tunnelbana byggas i staden. Folkomröstningen bör följas. Västlänken är dessutom en stor säkerhetsrisk vid olycka, den omöjliggör höghastighetståg, har för få spår vid stationerna och ger en 8 min längre restid om man skall passera Göteborg.

Kommentar:

Eventuella höghastighetståg kommer att kunna gå i tunneln men inte i full hastighet.

Västrafik ser ett behov i att stärka kopplingen mellan Haga och Guldheden, till exempel för de som kommer norrifrån och ska till Sahlgrenska. Detta kan ske med utökning av spårvagnstrafiken på sträckan, men även snabba bussförbindelser med ett högt turutbud kan bli aktuellt mellan dessa målpunkter.

Riskbilden för Västlänken har utretts av experter på området i samband med järnvägsutredningen. Enligt dessa utredningar finns det inte anledning att anta att säkerhetsrisken är större i Västlänken än andra, motsvarande järnvägstunnlar.

För svar angående projektets nytta med mera, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

153. Boende på Lövkojevägen 8

Anser att det borde vara enklare och mindre påverkande att dra sträckan norr eller framförallt söder om Skansen Lejonet då det redan finns befintliga spår på bägge sidor. Att låta västlänken passera där bör ha mindre negativ påverkan både på försvarsanläggningen och stadsbilden i stort.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*, underrubrik *Skansen Lejonet och överdäckning*.

154. Martin Olsson Cashar AB

Bedriver grossistverksamhet i Partihallarna och vill framföra är att in- och utfart i öster och väster till området (Partihallarna) för kunder och leveranser måste säkerställas för framtiden. Det är också mycket väsentligt att tillgängligheten och framkomlighet till fastigheten garanteras även under byggtiden och att störningarna minimeras. Verksamheten förutsätter att bli informerad löpande hur dessa frågor löses och önskar snarast möjligt få er reaktion och ser fram emot ett samarbete med staden.

Kommentar:

Partihallarna ligger utanför aktuell detaljplans område. Frågan behandlas av kommande detaljplan för området och av järnvägsplanen.

155. Morris Law

Är ombud för SEB Trygg Liv och Livfastigheter Gullbergsvass KB (gemensamt ”Bolagen”) vilka äger fastigheter som är belägna i områden som berörs av nu aktuella planer för Västlänken. Synpunkterna påpekar att det är av stor vikt att samtliga risker som Västlänken och genomförandet härav medför belyses och utvärderas för att finna lösningar som innebär minimalt ingripande och minimala störningar. Det är av särskild vikt att tillse att dessa fastigheter inte drabbas av skador eller annan negativ påverkan samt att verksamheter i nämnda fastigheter inte drabbas av störningar såsom bland annat buller och andra emissioner eller försämrad visibilitet och/eller tillgänglighet.

Inom Vallgraven 40:14: Med erfarenhet från byggnationen av Götatunneln vill Livbolaget poängtera vikten av att besiktningar och mätningar sker kontinuerligt under hela projektets gång, en plan för hur detta ska genomföras bör utredas och redovisas. Bolagen vill i sammanhanget framhålla att den planerade verksamhetens påverkan på Fastigheterna vad gäller geotekniska aspekter är svår att bedöma baserat på förevarande planunderlag och att Bolagen emotser kompletterande underlag i dessa delar. Av Trafikverkets egna beräkningsunderlag, se bland annat miljökonsekvensbeskrivningen s. 223 och 231, följer att fastigheten bland annat beräknas vara utsatt för överskridanden av riktvärden för stomljud i samband med tunneldrivning men också i driftskedet. Livbolaget förutsätter att erforderliga stomljuddämpande åtgärder vidtas till undvikande av störning. Livbolaget begär härvid, som en del av fastighetens inventering enligt ovan, att Trafikverket redovisar vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som avses vidtas, se även avslutande avsnitt nedan. I fastigheten bedrivs restaurangverksamhet i markplan. Förutom vad som anges ovan önskar Livbolaget framhålla att det är av särskild vikt att tillse att sådan liksom andra pågående verksamheter i fastigheten, och besökande till dessa, tillförsäkras tillgänglighet för gång-, cykel och biltrafik under byggtiden, möjligen bland annat genom alternativa vägar såsom över den nya gångbron i Rosenlundsområdet, och inte heller i övrigt orsakas olägenheter i form av damm eller annan emission till följd av nu planerade arbeten och åtgärder. Livbolaget förväntar sig även att Trafikverket och Göteborgs Stad proaktivt under projekterings- och utförandefasen löpande hanterar frågor om störning och annan inverkan tillsammans med berörda fastighetsägare, innefattande Livbolaget, och verksamheter inom området, i syfte att främja den positiva utvecklingen av Rosenlundsområdet och dess attraktionskraft för verksamheter och besökande.

Fastigheterna Inom Vallgraven 52:4 och Inom Vallgraven 52:5: Fastigheterna är två av de fastigheter som i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning, se s. 132-133 samt kartunderlag s. 298, utpekats som vara av riksintresse och omfattade av kommunalt program för bevarande. I fastigheterna bedrivs bland annat hotellverksamhet, vilken i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning, se s. 219, utpekats som verksamhet med känslig miljö. I sammanhanget noteras att Livbolaget för närvarande och under drygt tre år framöver genomför större ombyggnation av delar av Skeppsbrohusen, varvid bland annat befintlig hotellverksamhet utökas betydligt samt ny glasfasad uppförs. Vidare noteras att fastigheterna är grundlagda delvis genom pålning i berg och delvis i lera. Av Trafikverkets egna beräkningsunderlag, se bland annat miljökonsekvensbeskrivningen s. 221, 223, 225 och 231, följer att fastigheterna bland annat beräknas vara utsatta för byggbuller och betydande ökning av vägtrafikbuller samt överskridanden av riktvärden för stomljud i samband med tunneldrivning men också i driftskedet. Fastigheterna, eller del härav, bedöms vidare riskera att bli utsatta för vibrationshastigheter över 1 mm/s vid spontnings- och pålningsarbeten under byggskedet (se s. 227). Livbolaget förutsätter att erforderliga åtgärder vidtas till undvikande av skada och störning. Livbolaget begär härvid att Trafikverket presenterar vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som avses vidtas vid genomförandet av planerad verksamhet till undvikande av skada på fastighe-

terna och olägenhet/störning för däri pågående verksamheter, se även avslutande avsnitt nedan. Under byggtiden kommer aktuella fastigheter inte att påverkas enbart av bygg- och anläggningsarbetena i sig utan även genom för arbetenas genomförande föreslagna arbetsområden/etableringsytor, varav en är belägen i fastigheternas omedelbara närhet. Nämnade arbetsområden/etableringsytor liksom användandet av den service/arbetstunnel som mynnar ut i fastigheternas närhet på Stora Badhusgatan, kan komma att medföra betydande olägenheter i form av störningar för verksamheter i nämnda fastigheter. Som följer ovan är det av största vikt att störningar för verksamheter i aktuella fastigheter minimeras. Livbolaget vill i detta sammanhang särskilt betona att hotellverksamhet störs i hög grad av bullrande arbeten och byggtrafik under nattetid. Livbolaget förväntar sig att Trafikverket, proaktivt under projekterings- och utförandefas, genom anpassning av bland annat arbetstider och byggmetoder, och vidtagande av skyddsåtgärder och försiktighetsmått, i högsta möjliga mån minimerar störningar till följd av bygg- och anläggningsarbeten jämte byggtrafik i området. Detta gäller givetvis i relation till såväl nu nämnda fastigheter som Fastigheterna i övrigt. Det bör även särskilt säkerställas att arbetsområdet/etableringsytan i fastigheternas omedelbara närhet hålls så ren(t) och visuellt tilltalande som möjligt.

Fastigheterna Gullbergsvass 1:2 och Gullbergsvass 1:12: Fastigheterna Gullbergsvass 1:2 och Gullbergsvass 1:12 är belägna inom område som påverkas av byggnationen av såväl Västlänken som den nya Götaälvbron. Bolagen förväntar sig att Trafikverket och Göteborgs Stad löpande samordnar genomförandet av dessa båda stora infrastrukturprojekt till säkerställande av minimalt ingripande och minimala störningar för berörda fastigheter och verksamheter.

Fastigheterna Nordstaden 25:22 och Nordstaden 25:23: Av Trafikverkets egna beräkningsunderlag, se bland annat miljökonsekvensbeskrivningen s. 221, 223 och 225, följer att fastigheterna Nordstaden 25:22 och Nordstaden 25:23 bland annat beräknas vara utsatta för byggbuller och betydande ökning av vägtrafikbuller samt överskridanden av riktvärden för stomljud i samband med tunneldrivning. I fastigheternas omedelbara närhet redovisas vidare även risk för bland annat vibrationshastigheter över 1 mm/s vid spontnings- och pålningsarbeten under byggskedet (se s. 227) och överskridanden av riktvärden för stomljud i driftskedet (se s. 231). Livbolaget förutsätter att erforderliga åtgärder vidtas till undvikande av skada och störning. Livbolaget begär härvid att Trafikverket presenterar vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som avses vidtas vid genomförandet av planerad verksamhet till undvikande av skada på fastigheterna och olägenhet/störning för däri pågående verksamheter, se även avslutande avsnitt nedan. I sammanhanget vill Livbolaget särskilt uppmärksamma att Livbolaget avser att inom kort bygga om del av fastigheten Nordstaden 25:23 till bostadslägenheter. Detta förhållande måste naturligtvis beaktas relaterat till planerad verksamhet. I sammanhanget vill Livbolaget även särskilt notera att Livbolaget, utifrån förevarande planunderlag, inte kan bedöma i vilken utsträckning kollektivtrafiken längs med bland annat Östra Hamngatan (hållplats Lilla Bommen) och i övrigt faktiskt kommer att påverkas under byggtiden. Livbolaget vill dock framhålla att det är av stor vikt för såväl boende som handelsverksamhet i aktuella fastigheter att kollektivtrafiken upprätthålls på nämnd sträcka under byggtiden.

Förutsättningar och risker relaterade till Fastigheterna och verksamheter häri, samt kontroll och uppföljning, behöver utredas i detalj av Trafikverket innan arbete påbörjas. I sammanhanget noteras även att Bolagen har förutsatt att Västlänken och byggnationen härav inte på något sätt kommer att påverka grundvattenförhållandena relaterade till Fastigheterna. Bolagen önskar vara involverade i frågor rörande påverkan på Fastigheterna jämte omgivningspåverkan av nu planerade arbeten och åtgärder. Bolagen utgår härvid bland annat från att Trafikverket avser göra sedvanliga besiktningar, avvägningar

och mätningar jämte övriga erforderliga utredningar inför och under arbetenas genomförande och begär därför att ta del av, och beredas möjlighet att yttra sig över, kontrollprogram och övriga planer för besiktnings- och uppföljningsarbeten jämte skyddsåtgärder liksom övrigt relevant underlag, relaterade till respektive berörd fastighet av Fastigheterna. Respektive av Bolagen förbehåller sig även rätten att framställa krav på ersättning för den skada bolaget lider till följd av Västlänken och byggnationen härav.

Kommentar:

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

156. Boende på Mungårdsgatan 63

Anser att kostnaden är högre än nyttan och att det skall satsas på övrig kollektivtrafik samt en annan lösning på pendeltågstrafiken. Projektet är inte demokratiskt förankrat bland befolkningen. Projektet borde avbrytas omgående under dessa förutsättningar.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

157. Boende på Mölndalsvägen 24

Har skickat in samma synpunkter som yttrande 165.

Kommentar:

Se svar på yttrande 165.

158. Boende på Mölndalsvägen 7

Anser att det är galenskap att bygga i leran i staden. Dessutom visar undersökningar att endast cirka 1-3% av pendlarna kommer att använda Stationerna Haga och Korsvägen.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

159. Boende på Nanensgatan 23

Skansen Lejonet har stått där i över 300 år, hur länge får den stå kvar efter att ni har raserat berget under, dels med sprängningar dels med tåg som kommer att köra igenom. Vem ansvarar för detta?

Vad är miljövinsten att gräva en tågtunnel igenom Göteborg? Det är bättre att utreda Gårdaalternativet, eller andra förslag.

Kommentar:

För synpunkten angående Skansen Lejonet, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*, underrubrik *Skansen Lejonet och överdäckning*.

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

160. Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Göteborg har tidigare yttrat sig angående detaljplaner för stationerna i Haga och vid Centralen. Föreningen vidhåller vad som tidigare sagts i dessa yttranden, att föreningen ser Västlänken som ett viktigt projekt för att utveckla kollektivtrafiken i Göteborgsregionen, men att det är angeläget att projektet genomförs så att påverkan på värdefulla naturmiljöer och grönområden blir så liten som möjligt.

Föreningen vill särskilt framhålla att största möjliga hänsyn måste tas till parkmiljöerna och särskilt gamla träd och träd med sällsynta och hotade arter vid Haga. Föreningen anser därför att det inte kan tillåtas någon stationsbyggnad i Kungsparken (möjligen trappuppgångar så som föreslagits på andra sidan Parkgatan). Det är absolut inte acceptabelt att ta grön mark i Kungsparken i anspråk för att inrätta affärer, kiosker, caféer eller andra kommersiella verksamheter i en byggnad ovan jord i Kungsparken. Sådana kommersiella verksamheter får förläggas under jord, eller möjligen i pusterviksuppgången. Alla möjliga åtgärder bör vidtas för att i första hand behålla värdefulla träd på plats (avancerade byggmetoder, minimalt öppet schakt, ...) och i andra hand flytta värdefulla träd. Värdefulla träd och parkmiljöer kring Centralen- och Korsvägenstationerna måste också bevaras så långt som möjligt, och i andra hand flyttas och ersättas.

Vidare måste alla möjliga åtgärder vidtas för att bevara knölnatebestånden samt undvika negativ påverkan på Säveåns naturvärden. Knölnate finns i Vallgraven och i Mölndalsån och eftersom artens främsta utbredning är i Göteborg har vi ett särskilt ansvar för att värna dess livsmiljöer. Som förslag till åtgärder nämns att inventera förekomsten året innan bygget börjar. Föreningen föreslår ett mer omfattande program tas fram i god tid, med förslag på åtgärder inför, under och efter byggtiden.

I detaljplanehandlingen diskuteras djupet för station Korsvägen. Föreningen anser att ett djup som ger de bästa förutsättningarna för kollektivtrafik, inklusive enklaste sätt för resenärer med Västlänken att nå stationsplattformarna och byta till annan kollektivtrafik ska väljas. Det är inte lämpligt att förlägga biltrafik under jord, då inriktningen med K2020 och satsningen på Västlänken är att inte öka biltrafiken, och då behövs inte satsningar på nya biltrafikleder under jord.

Kommentar:

Trafikverket är ansvariga för att befintliga naturvärden tas om hand. I det fortsatta arbetet kommer det att utredas om träd med sällsynta lavar och svampar kan flyttas. För knölnate planeras inventering inför byggskedet så att eventuellt förekommande individer kan flyttas. Flera av de hotade arterna omfattas av artskyddsförordningen vilket innebär att skyddsåtgärder tas fram i samråd med länsstyrelsen enligt artskyddsförordningens bestämmelser.

För mer information rörande kulturvärden, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

Beslut togs i februari 2015 i trafiknämnden att inte gå vidare med förslaget om biltunnel vid Korsvägen. All trafik ska ske i markplan. Biltrafiken kommer att minska på Korsvägen, till fördel för kollektivtrafik, gång- och cykel samt utveckling av stadsrum.

161. Boende på Nordenskiöldsgatan 9

Yrkar på att planen stoppas och att man tillsätter en oberoende kommission för att utreda alternativen till Västlänken. Det förslag som enligt uppgift ursprungligen lagts av Trafikverket och inte innefattade station i Haga, fyller de största behoven. Hagastationen har marginell samhällsnytta, men innebär stora ingrepp i stadens liv, dess grönområden, bevarandevärda fastigheter och andra kulturella värden. Att se till stadens reella behov nu och framdeles, i stället för att vidhålla redan nu föråldrade planer som innebär starkt negativa konsekvenser för staden och dess befolkning, vore att föra aktiv, demokratisk politik.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

162. Boende på Norra Rosenbergsgatan 17

Stödjer samtliga inlämnade skrivelser från Trädplan och anser att miljön, såväl den fysiska som den psykiska, kommer att påverkas enormt negativt under flera decennier framöver. Lyssna till kritiken och se över hur man kan mildra de negativa konsekvenserna!

Kommentar:

Angående synpunkter rörande kulturvärden och träd, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

163. Boende på Norra Skeppspromenaden 16

Anser att planerna på västlänken bör läggas ned, alternativ bör utredas. Ta bort vägtullarna omgående och lyssna på vad en majoritet av göteborgarna tycker.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

164. Boende på Nypongången

Ställer sig kritisk till mynningen till en servicetunnel i Jakobsdal, vilken är föreslagen att bli placerad i östra delen av ett lövskogsområde i nära anslutning till en stenåldersboplatz: fornlämning. I första hand förslås att järnvägstunneln genom Jakobsdal flyttas västerut, närmare motorväg E20 genom att göra en skarpare kurva och att hastigheten sänks i tunneln. Servicetunneln förläggs då väster om järnvägstunneln.

I andra hand föreslås att mynningen av servicetunneln flyttas 150 meter söderut till gammal industrimark, öster om motorvägen och norr om en påfartsväg. Alternativt flyttas mynningen ytterligare 200 meter rakt söderut till ett område helt omslutet av vägar, 75 meter öster om Skårs led.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

165. Boende på Olof Wijksgatan 4

Invänder mot planerad sträckning av Västlänken under centrala Göteborg och mot detaljplanerna av följande anledningar:

- Skador på kulturhistoriska värden, som inte är möjliga att återställa
- Förfulning av sociala och kulturhistoriska miljöer på grund av ventilationsschakt och brandgasschakt
- Skador på områden av riksintresse
- Stora bullerstörningar i tätbefolkade områden med bostäder, lokaler,
- Ingen garanti för att stom- och vibrationsstörningar, när tunneln tas i bruk, inte kan förekomma.
- Skador på människors, fåglars, djurs och växters miljö.
- Konsekvenserna av nedtagningen av träd kommer att ta 50-100 år att kompensera
- Skadade rekreativa värden
- Den planerade sträckningen går genom områden som är känsliga ur grundvatten-synpunkt.
- Projektet innebär inte någon förbättrad miljö vad avser koldioxidhalter och övriga luftföroreningar. Byggtiden kommer leda till trängsel för biltrafiken.

- I miljöprogrammet betonas vikten av kollektivtrafiken. Pengarna som går till Västlänken innebär inte någon utbyggnad av kollektivtrafiken.
- Detaljplanen för hur biltrafiken ska hanteras vid Korsvägen inte är fastställd.
- Bilagorna 3, 4 (Fastigheter och intrång) saknas.
- Skrivelserna knutna till Ny detaljplan och Ändring av detaljplan innehåller många svepande omdömen som "bedöms vara", "bör", "ska inte" när det gäller negativa aspekter på konsekvenserna av Västlänken.
- Göteborgs Stads ambition när det gäller miljö, luft, buller, rekreation verkar ligga vid nivån att det inte blir så mycket sämre än idag. Borde medborgarna inte istället ha rätt att förvänta sig betydande förbättringar när ett så stort projekt dras igång?
- Projektet har smugits på invånarna. En så omfattande förändring i stadsbilden till så stora kostnader skulle ha hanterats på ett ansvarstagande och öppet sätt.
- Tiden för möjlighet att lämna synpunkter och överklaganden var orimligt kort.

Kommentar:

Göteborgs Stad har höga ambitioner när det gäller förbättringar av stadsmiljön. Västlänken är en del i målet att regionen och Göteborg ska kunna fortsätta att växa på ett hållbart sätt och möjliggöra snabba och effektiva persontransporter i form av pendeltåg. Västlänken bidrar till stadens mål om kraftigt ökad andel kollektivtrafik och minskad biltrafik i staden vilket kommer leda till bättre miljö, luft och bullersituation.

Ett gestaltningsprogram för tekniska anläggningar och tunnelmynningar är framtaget som visar möjlig gestaltning vid några av de tekniska anläggningarna och servicetunnelmynningarna. De platser som studeras i dagsläget är servicetunnelmynningen vid Linnéplatsen/Medicinareberget, servicetunnelmynningen i Skår, serviceschakt Sankt Eriksgatan, ventilationsschaktet vid Smedjegatan, tryckutjämningschaktet vid Fogelbergsparken och Ventilationsschaktet vid Föreningsgatan.

Bilagorna 3 och 4 ligger på Göteborgs Stads hemsida, under Plan- och byggprojekt, Västlänken - järnvägstunneln.

För svar angående projektets nytta, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

Angående synpunkter rörande kulturvärden och träd, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

För svar angående tid för synpunkter, läs i sammanfattningen under rubriken *Juridik/Handläggning*.

166. Boende på Påskliljevägen 7

Ser inga vinster mer projektet och tycker inte att det skall byggas.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

167. Boende på Rosensköldsgatan 3

Den planerade stationsuppgången i den historiskt anrika Renströmsparken kommer att helt ödelägga denna fridfulla oas! I direkt anknytning till parken finns redan två uppgångar; vid Korsvägen och vid Liseberg, det finns inget behov för en tredje uppgång i samma område! Parken är till stort gagn och glädje för dagens kringboende och turistande besökare!

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*, underrubrik *Renströmsparken*.

168. Boende på Röds Lekevall 8

Anser att Västlänken bör avslutas med omedelbar verkan och istället bör ett nytt projekt startas som skall skapa en långsiktigt hållbar, utbyggnadsbar, med grannländernas framtida järnvägsnät fullt integrerad och skalbar, miljömässigt effektiv, kostnadseffektiv, transportmässigt även på 100 års sikt effektiv och hållbar samt en mycket snabbgenomförbar lösning. I förstudien måste alla koncept och alternativ utredas, inklusive men inte begränsat till en flyttning av centralstationen till Gårda.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

169. Boende på Sandbanksvägen 76

Vill överklaga detaljplanen på grund av att en grundligare utredning krävs.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

170. Boende på Sankt Pauligatan 41B

Anser att västlänkenprojektet har väsentliga fel i nollalternativet. Alla stationerna som planeras att byggas ligger nära varandra och konsekvenserna av att inte bygga dem är starkt övervärderade. Att uppmuntra till kortare promenader, dessutom under marknivå är inte bra ur ett folkhälsoperspektiv. Västlänken kostar mycket och kommer under byggtiden störa framförallt gång och cykeltrafik i och genom Göteborg. Att pengarna läggs på detta projekt och inte på cykelbanor, hela spårvagnar och annat kommer begränsa stadens tillväxt.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken* samt under rubriken *Nollalternativ*.

171. Boende på Sankt Sigfridsgatan 39

Skickar in stort samma synpunkter som yttrande 36, med följande tillägg:

- Att förslaget till dragning av Västlänken under Jakobsdal omarbetas i grunden.
- Dragningen måste flyttas längre västerut, men helst under E6:an. Utgångspunkten skall vara att undvika att lägga tunneln i gränzonen mellan starkt sluttande berg och lera i Jakobsdal, utan istället i solitt berg långt från gränzonen.
- Att maxhastigheten i kurvan under Jakobsdal sänks till 70 km/tim om detta underlättar en tunneldragning i solitt berg långt från gränzonen mellan starkt sluttande berg och lera.
- Att sluta gynna det kommunägda Liseberg och istället sätta fastighetsägarna i Jakobsdals intressen i centrum. Det är lämpligt att Liseberg får ta eventuella nackdelar eftersom Göteborgs kommun är en av initiativtagarna till Västlänken.
- Att alla gjorda besiktningar gås igenom så att de verkligen återger respektive fastighets status. Mer än någon enstaka ”dold” eller ”delvis dold” yta kan inte accepteras.

- Att ta krafttag mot de urusla besiktningar som ÅF gör. Arbetet är över huvud taget inte rättssäkert. Ödsla inte skattepengar på meningslösa "besiktningar". Överväg att avsluta samarbetet med ÅF.
- Att göra ordentliga geotekniska analyser för varje berörd fastighet.
- Att göra ordentliga riskanalyser för varje fastighet. Den fastighet där den största risken finns, skall vara styrande för tunneldagning och arbetets genomförande.
- Att Järnvägsplanen inte fastställs förrän samtliga riskanalyser är klara. Planen kan komma att behöva ändras baserat på resultaten.
- Att kontraktet med en framtida tunnelbyggare utformas så att arbetet kan stoppas om oväntade skador uppstår. Förebyggande åtgärder skall vidtagas innan arbetet får återupptas.
- Att "försiktig sprängning" tillämpas under Jakobsdal.
- Att Trafikverket tillämpar en nollvision för förorsakande av skador.
- Att kvalificerad utrustning för att mäta sättningar och vibrationer användas i varje berörd fastighet. Mätvärden skall göras kontinuerligt tillgängliga för respektive fastighetsägare.
- Trafikverket skall i eventuella kommande processer inte kunna dra fördel av att mätningar inte genomförts.
- Att fastighetsägaren får tolkningsföreträde om skador uppstår, och besiktningarna inte "ger erforderligt underlag för att korrekt kunna bedöma om förändringar uppstått under viss tid och i så fall i vilken omfattning" (Syftet med SS 460 48 60).
- Att allt insamlat underlag och arbetsmaterial om en fastighet löpande delges respektive fastighetsägare. Inget material får undanhållas. Fastighetsägaren kan behöva underlagen i eventuella framtida processer mot Trafikverket.
- Att bästa tillgängliga vibrationsdämpande teknik utnyttjas i tunneln.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

172. Boende på Sankt Sigfridsgatan 40

Boenden skickar yttrande 36 med följande tillägg:

- De förslag på åtgärder som framförs i skrivelsen ligger väl i linje med regeringens tillåtlighetsbeslut (2014-06-26) vilken bland annat säger att regeringen förutsätter att Trafikverket har en mycket hög ambitionsnivå när verket vidtar skyddsåtgärder eller försiktighetsmått mot buller, stömljud och vibrationer från byggverksamheten och järnvägstrafiken
- Om inte förslaget om annan tunneldragning godtas, föreligger stor risk för att det kommer att leda till personliga tragedier på grund av att bostäder kommer att tvingas säljas till priser som inte är marknadsmässiga.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

173. Boende på Sankt Sigfridsgatan 50

Skickar i stort samma synpunkter som yttrande 36, med samma krav som yttrande 171, samt med följande krav:

- Att eventuella trafikomläggningar i samband med eventuellt tunnelbygge sker på sådant sätt att det säkerställs att trafikbelastningen på Sankt Sigfridsgatan inte ökar. Speciellt gäller detta bussar och arbetsfordon.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

174. Boende på Sankt Sigfridsgatan 52

Skickar i stort samma synpunkter som yttrande 173.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

175. Boende på Sankt Sigfridsgatan 54

På-/avfarten mot E6 vid Mölndalsån på Örgrytevägen skall rivas och byggas upp på nytt, när arbetet är färdigt: Hur skall trafiken då ta sig upp på motorvägen för att köra söderut? Hoppas verkligen inte att det är tänkt att trafiken skall ledas in på Sankt Sigfridsgatan. Om Västlänken byggs, hur blir bullret från tågen för oss som bor strax intill?

Kommentar:

Påfartsmöjlighet söderut kommer att fungera under byggtiden. Antingen kommer befintlig påfartsramp behållas eller ersättas med en temporär lösning bredvid den befintliga.

För svar angående hur boende kommer att påverkas av buller, läs i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

176. Boende på Sankt Sigfridsgatan 55

Skickar samma synpunkter som yttrande 35.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

177. Boende på Seminariegatan 12

Anser att projektet omedelbart bör stoppas av följande anledningar:

- Projektets kostnader har ökat från 16 till 20 miljarder sedan undertecknandet av Västsvenska paketet varför det är osannolikt att budgeten kommer att hållas.
- Riksrevisionen hävdar att projektets kostnader blir 20-35 miljarder över budget.
- Projektet inkluderar inte fyra spår vid stationerna vilket ger en extra kostnad när dessa byggs ut i framtiden på grund av behov av ökad kapacitet.
- Projektet innebär enbart ett väderskydd ovan jord, vilket betyder betydande kostnader för staden i form av byggnader ovan jord vilka har beräknats till upp till 5 miljarder kronor.
- Restiden ökar för de som skall till centralen från söder, i och med station Haga.
- Boenden anser att inga nya passagerarflöden kommer att skapas vid varken Centralen eller Korsvägen.
- Tunneln saknar delvis parallella utrymningstunnlar vilket påverkar säkerheten.
- Ventilationsschakt i Hagakyrkoplan kommer att förfula området och minska rekreativa ytor.
- Delar av Handelshögskolan skall rivas.
- Projektet kommer att leda till ökad trafik av tunga fordon i boendens närområde vilket kommer att inverka på områdets luft, miljö och trafiksäkerhet.

Boenden anser att kostnaden för projektet är oacceptabel och att andra alternativ bör utredas, till exempel station vid Gårda. Förstärkningsalternativet kan vara en lösning under tiden som alternativ utreds.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

För synpunkt angående räddningstunnel, läs under *Servicetunnel för utrymning*.

178. Boende på Seminariegatan 16

Är orolig för hur barnen kommer att påverkas främst vid framdriften av servicetunnel Haga som går nära förskoleverksamheter vid Seminariegatan 5 och 7. Trafikverket och Göteborgs stad bör göra sitt yttersta för att skydda förskolor och äldreboenden från störningar vid anläggande och drift av Västlänken alternativt möjliggöra tillfällig flytt av dessa verksamheter.

Boenden vill också framföra önskan om att det i planbeskrivningen och framförallt i plankartan (om möjligt) framgår att gångstigen mellan Konstepidemens Väg och Annedalskyrkan ska återställas till jämförbart skick. Vägen är ett lugnare och lite mer naturnära alternativ jämfört med GC-vägen längs leden

Kommentar:

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

Angående gångstigen vid Annedalskyrkan så skall Trafikverket vid genomförandet återställa kommunal infrastruktur till befintligt skick.

179. Boende på Skjutbanegatan 37A

Anser att planerna på Västlänken bör stoppas. Gräv inte upp stora delar av vår stad, var rädda om träden som vuxit här i generationer. Med sina rötter tar de hand om regnvattnet och förhindrar översvämningar, de renar luften, är hem för djur och insekter och till stor nytta för oss andra göteborgare.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

180. Boende på Slottskogsgatan 99 och Kungshöjdsgatan 2

Anser att tiden för att skicka in synpunkter har varit för kort och att en rimlig sista dag för att lämna yttrande borde ha varit 1 april 2015.

Kommentar:

Angående tid för granskning, läs i sammanfattningen under rubriken *Juridik/Handläggning*.

181. Boende på Stobeegatan 14

Anser att Gårdaalternativet bör utredas. Staden bör lyssna på väljarna.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

182. Boende på Stubbeledsgatan 10

Undrar:

- Vilka förutsättningar grundar sig trafikverkets prognoser på beträffande tågresande i framtiden? Omvandlingen från produkt- till tjänsteproduktion, teknikutvecklingen från personligt närvarande till närvaro via videolänk och fler studerande på länk leder till betydligt mindre antal resande i framtiden, varför Trafikverkets intäktsprognoser faller om detta ej är inkluderat.
- Kommer politikerna/trafikkontoret som deltagit i beslutet/beslutsunderlaget att ta ett personligt ansvar om projektet går över budget?
- Varför lyssnar ni inte på oss som klart uttalat vår misstro mot projektet och vill ha en förutsättningslös utredning till stånd?
- Vilken statlig/kommunal institution har mandat att bromsa projektet tills alternativa lösningar undersökts, vilket är i linje med folkviljan?

Kommentar:

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.

Trafikverket uppdaterar kostnadsberäkningen för projektet kontinuerligt. Det finns i dagsläget inga indikationer på att budgeten skulle komma att överskridas.

Detaljplanen vinner laga kraft om inte planen överklagas. Överklaganden skickas till stadsbyggnadskontoret som vidarebefordrar till Länsstyrelsen. Överklagande kan ske i flera olika steg. Länsstyrelsens beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen, och deras beslut kan i vissa fall överklagas till mark- och miljööverdomstolen. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Juridik/Handläggning*.

183. Boende på Sylvestergatan 7

Begär att projektet omprövas, alternativ sträckning utreds eller att hela västlänksprojektet läggs på is, samt begär om utökad tid för att komma in med detaljering av mina synpunkter.

Utredningen av påverkan på grundvattnet från bygget av Västlänken pekar på ett antal risker för miljön. I underlagrapporten TRV 2013/92338 står det att vattentillgången är låg och därför: "... medför även små vattenbortledningar stor grundvattenpåverkan i det undre magasinet." Även nämns: "Förändrade grundvattennivåer och reduktion av växttillgängligt vatten kan ge upphov till skador på kort och lång sikt." Det är risk för att växter påverkas och att det inte kommer att kunna växa några träd alls i Vasaparken och runt Haga stationen om grundvattnet sänks. Dessutom är det risk att pålningen under vissa hus fördärvas om grundvattnet sänks. Gamla kulturhus kan fördärvas.

Kommentar:

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

Angående alternativa förslag till Västlänken, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

184. Boende på Synhållsgatan 9

Motsätter sig projektet då det finns flera exempel på tunnelbyggen där varken tidsplan eller budget har kunnat hållas och det inte finns några exempel på sådana där de har lyckats med detta. Inte heller godtas ett bygge där man valt att riskera människors ställen då enbart räddningsschakt i stället för räddningstunnel erbjuds på vissa sträckor.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

185. Boende på Syster Emmas Gata 27

Anser att förslaget bör skrotas i sin helhet. Se istället till att förbindelserna norr, öster och söderifrån kan accessas på ett mer naturligt mötesställe; någonstans längs vägsträckningen Gamlestaden/Sävenäs, Gårda, Liseberg kanske Till och med Mölndal. Längs denna sträckning läggs lämpligen Göteborgs nya Centralstation. Fler förslag till alternativ presenteras och synpunkt framförs om att trängselskatten bör avskaffas.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

186. Boende på Södra Flundregatan

Anser att för ett så stort och komplext projekt som Västlänken måste alternativa lösningar utredas.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

187. Boende på Södra Vägen 32

Har skickat in samma synpunkter som yttrande 165.

Kommentar:

Se svar till yttrande 165.

188. Boende på Södra vägen 51

Har skickat samma synpunkter som yttrande 165.

Kommentar:

Se svar till yttrande 165.

189. Boende på Södra Vägen 51

Har skickat samma synpunkter som yttrande 165.

Kommentar:

Se svar till yttrande 165.

190. Boende på Södra Vägen 68 B

Västlänken i sin nuvarande tänkta sträckning har allt för stora konsekvenser miljömässigt, i och med kapning av träd, utsläpp, riskerna för sättningar på grund av sänkt grundvattennivå och rent av risk för förskjutningar i leran likt "Tuveraset". Att bygga en tågtunnel och på vissa ställen enbart erbjuda räddningsschakt i stället för räddningstunnel är inte acceptabelt. Nyttan av Västlänken i förhållande till ingreppens storlek och

tidslängd har inte kunnat verifieras och skälet till att Västlänken skall mynna i Haga är också mycket svaga och vaga. Andra alternativ bör utredas.

Kommentar:

Angående alternativa förslag till Västlänken, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

Angående synpunkter rörande kulturvärden och träd, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

191. Boende på Södra Vägen 68

Har skickat in samma synpunkter som yttrande 190.

Kommentar:

Se svar på yttrande 190.

192. Boende på Södra Vägen 68

Överklagar att servicetunnel, 15-20 meter söder om fastigheten på Södravägen 81 byggs i och med det buller och de olägenheter som bygget innebär. Boenden skriver att skadeståndsprocesser kommer att bli astronomiska. Det finns andra alternativ, till exempel att ha en tunnel bredvid Världskulturmuseet, Universeum eller under Landeriet. Tänk om, tänk rätt.

Kommentar:

Alternativa lägen har studerats med servicetunnlars mynningar vid Carlandersplatsen, Lennart Torstenssons gata, Korsvägen och Hvitfeldtska skolan. Dessa skulle medföra störningar för boende och parkmiljöer. Ett kontrollprogram för buller och vibrationer under byggtiden kommer att tas fram. De konkreta åtgärderna tas fram i samband med projektering och byggande. Erbjudande om alternativt boende under en begränsad del av byggskedet kan bli aktuellt om andra åtgärder är otillräckliga.

193. Boende på Teleskopsgatan 14

Anser att utredningen Centralstation Gårda ska utgöra förutsättning för fortsatt planering och genomförande av ny järnvägssträckning genom centrala Göteborg.

Kommentar:

Angående alternativa förslag till Västlänken, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

194. Boende på Tellgrensgatan 8H

Anser att med tanke på alla skador på stan som Miljökonsekvensbeskrivningen påvisar bör västlänken som helhet läggas ner och inte byggas. Nyttan kan aldrig uppväga de oåterkalleliga skadorna på Göteborgs parker gator och bebyggelser.

Kommentar:

195. Boende på Trollåsvägen 5B

Anser att projektet bör stoppas då det är miljöfarligt, förfulande av stadsmiljön, för dyrt samt kommer att förstöra innerstadsverksamheten kanske för all framtid.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

196. Boende på Tärneskärsgratan 16

Anser att projektet är galet, borde stoppas och granskas i det yttersta. Alternativa lösningar bör ses över.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

197. Boende på Ugglebäddsvägen 34

Anser att Västlänken är för dyr och felplanerad, investeringen motsvarar inte nyttan. Projektet är baserat på ett föråldrat antagande om framtida resande. Arbete kommer i mycket högre grad att ske på distans. Kollektivtrafik som har slutstation i Göteborg kan samlas till dagens Centralstation och all region och fjärrtrafik som passerar Göteborg dras via en ny Gårdalänk. De 5-10 miljarder som blir över investeras i det Göteborg behöver mest, en förbättrad lokal kollektivtrafik. I förlängningen kanske också en riktig tunnelbana.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

198. Boende på Urbergsvägen 24

Med nuvarande utformning verkar det omöjligt att i en framtid bygga en korsande spårväg och/eller biltunnel i Södra Allégatan/Nya Allén. Reservat måste skapas för detta!

Kommentar:

Det pågår ett arbete i Västra Götalandsregionens regi om Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal och Partille. Där hanteras frågor som denna.

199. Boende på Valebergsvägen

Förstår inte syftet med järnvägstunneln Västlänken, särskilt inte med argumentet att "100 000 boende och 130 000 arbetande kommer att få gång- och cykelavstånd till pendeltåg inom centrala Göteborg". Centrala Göteborgs invånare kan åka spårvagn, cykla eller promenera för att ta sig runt i staden. Vidare finns det ingen ekonomisk vinning i detta projekt då kostnaderna är helt undervärderade. Det bör satsas på en förbigående tågsträcka med station vid Gårda. Boenden antar att en framtida tågsträcka mellan Oslo och Köpenhamn kommer att undvika Göteborg om Västlänken byggs.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

200. Boende på Vegagatan 36

Önskar att en dialog angående västlänken kom till stånd och att alternativ diskuterades. Boenden är orolig angående byggteknisk, ekonomi och kulturhistoria och ifrågasätter starkt nyttan av denna tunnel. Staden kommer bli en byggarbetsplats lång tid framöver, vilket innebär att bygget kommer att vara miljöförvärrande på flera sätt.

Kommentar:

Angående alternativa förslag till Västlänken, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

201. Boende på Viktoriagatan 15 F

Är emot det nuvarande förslaget om Västlänken på grund av att finansieringen är oklar, skadorna på parker, rivning av Lisebergs ingång, sättningsskador, träd behöver tas ned etc. Som fler påpekat, andra sträckningar skulle kunna ge energi i fler stadsdelar än de allra mest centrala. Haga går inte att förtäta ytterligare. Staden behöver utveckla Hisingen, hela GBG.

Kommentar:

Det finns idag inga planer på att ta ner Lisebergs ingång. I västra delen av Liseberg ligger tunneln i berg och påverkar inte markytan. Östra delen byggs i öppet schakt och har placerats in för att minimera skadorna. Lisebergshallen samt delar av huvudrestaurangen rivs. Även en del av Rondo behöver rivas, men verksamheten ska fungera under byggtiden. Stora Scenen och Lisebergsteatern ska också kunna användas. Det anläggs en gångväg från huvudentrén in i nöjesparken och denna ska fungera under hela parkens öppettider. Arbeten som berör huvudentrén kommer att anpassas i tid så att de sker när parken är stängd, det vill säga varken under sommar- eller julsäsong. Under byggtiden kommer arbetsmoment att anpassas efter känsliga evenemang, som konserter och föreställningar.

För svar angående projektets nytta, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

202. Boende på Västerlandsgatan 8

Yrkar på:

- I första hand att planen stoppas i avvaktan på en fysisk strukturplan för den totala spårbundna kollektivtrafiken i Göteborg. En sådan plan är nödvändig för att hantera troliga intressekonflikter. Det är uppenbart att pendeltrafiken (cirka 6-9 % av stadens totala kollektivtrafik) kan komma att blockera den nödvändiga utbyggnaden av Göteborgs spårbundna kollektivtrafik, vilken utgör mer än 55 % av kollektivtrafiken. Västlänken är inte en del i en samlad planering för kollektivtrafik, inom Göteborgs stad och har därmed inte stöd i Översiktsplan, fördjupad Översiktsplan eller K2020
- I andra hand yrkar undertecknad, att en detaljerad genomförandeplan utarbetas för den extremt långa byggtiden, vilken måste visa att tillgängligheten till Göteborgs centrumfunktioner inte påverkas negativt. Enligt Göteborgs Översiktsplan skall Göteborgs centrum förbli och utvecklas som Regionens centrum i framtiden. Detta måste gälla även under Västlänkens långa byggtid.

Kommentar:

Staden kommer aldrig bli färdigplanerad eller färdigbyggd. Västlänken är ett K2020-projekt. I K2020 har det framtida kollektivtrafiksystemet inklusive Västlänken studerats (www.k2020.se). Nu pågår ett arbete i Västra Götalandsregionens regi om Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal och Partille.

Trafikverket är ansvariga för genomförandet av järnvägstunneln. Läs mer i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

203. Boende på Vättnedalsvägen 20

Är positiv till projektet men har följande tre synpunkter:

- En kollektivtrafiktunnel bör möjliggöras ovan Västlänken vid Station Korsvägen.

- Fyrspåriga stationer bör byggas direkt både vid Korsvägen och Haga. Motståndet för en ombyggnad av stationerna vid ett senare tillfälle inte kommer att vara populärt.
- Boenden undrar hur eller om tunneln förbereds för en delning ut mot Torslanda och Askim. Detta bör nämnas.

Kommentar:

Med nuvarande höjdläge på den planerade station Korsvägen blir det svårt att få plats med en kollektivtrafiktunnel för spårvagnar ovanför Västlänken i Korsvägen, eventuellt är det möjligt att få plats med en stadsbana där strömförsörjningen sker underifrån. Staden har valt att inte prioritera denna fråga då den medför en stor merkostnad för projekt Västlänken samtidigt som nyttan av ett djupare läge är osäker. Beslut togs i trafiknämnden att inte gå vidare med biltunnel i februari 2015. All trafik ska ske i markplan. Biltrafik kommer att minska på Korsvägen, till fördel för kollektivtrafik, gång- och cykel samt utveckling av stadsrum.

Trafikverkets kapacitetsstudie kommer att avgöra om det byggs två eller fyra spår vi Haga och Korsvägen.

Det är svårt att förbereda för en framtida spåranslutning mot Torslanda och Askim utan detaljerad projektering då det kommer att krävas planskilda spårkorsningar i Västlänken för att upprätthålla kapaciteten. Västlänken omöjliggör dock inte sådana framtida kopplingar.

204. Boende på Åsgatan 2

Är positiv till planen och tycker att Västlänken är bra för Göteborg. Självklart är det viktigt att projektet genomförs med så liten påverkan på stadsbilden som möjligt.

Kommentar:

Kontoret noterar.

205. Boende på Örgryte Stomgata 67

Västlänken i sin nuvarande tänkta sträckning har allt för stora konsekvenser miljömässigt, att kapa ner 500 gamla träd som tar upp enorma mängder koldioxid, dessutom är utsläppen under byggtiden så stora att vi inte kommer att kunna se någon miljönytta inom en överskådlig framtid. Risker för sänkt grundvattennivå och säkerheten i tunneln gör att till exempel tunnel i Gårda ser ut som sett bättre alternativ.

Kommentar:

För svar angående projektets nytta, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

Angående synpunkter rörande kulturvärden och träd, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

206. Boende på Örgryte Stomgata 85

Skickar ett kombinerat yttrande av yttrande 36 och yttrande 83 och betonar att placeringen av servicetunnelmynningen i Skår är mycket olämpligt placerad.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

207. Boende på Örgryte Stomgata 85

Skickar en redigerad version av yttrande 36 med följande krav:

- Att förslaget till dragning av Västlänken under Jakobsdal omarbetas i grunden. Dragningen måste flyttas längre västerut, men helst under E6:an. Utgångspunkten skall vara att undvika att lägga tunneln i gränszonen mellan starkt sluttande berg och lera i Jakobsdal, utan istället i solitt berg långt från gränszonen.
- Att maxhastigheten i kurvan under Jakobsdal sänks till 70 km/tim om detta underlättar en tunneldragning i solitt berg långt från gränszonen mellan starkt sluttande berg och lera.
- Att lägga mynningen till servicetunneln längre söderut, bakom Polisens fastighet på S:t Sigfridsgatan 89. Detta skulle dessutom innebära nästan direkt utfart till motorvägen vilket bör ses som något positivt.
- Att göra ordentliga riskanalyser för varje fastighet. Den fastighet där den största risken finns, skall vara styrande för tunneldagning och arbetets genomförande.
- Att Järnvägsplanen inte fastställs förrän samtliga riskanalyser är klara. Planen kan komma att behöva ändras baserat på resultaten.
- Att Trafikverket tillämpar en nollvision för förorsakande av skador.

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

208. Boende på Örgryte Stomgata 113

Skickar ett kombinerat yttrande av yttrande 35 och yttrande 83.

Kommentar:

Kommentar:

För svar, se i sammanfattningen under rubriken *Järnvägstunnelns sträckning under Jakobsdal*.

Kommentar:

209. Skrivelse utan angiven adress

Yrkar på att planerna för Västlänken rivs upp helt och att pengarna i det Västsvenska paketet istället används till generellt förbättrad kollektivtrafik i Göteborg, utan att inkräkta på stadens unika värden och miljöer. Debatten kring Västlänken har vinklats så att den som ifrågasätter projektet per automatik blir stämplad som bakåtsträvande egoistisk bilist som inte vill bidra till kollektivtrafiken och inte heller vill betala trängselskatt. Använd istället resurserna i Västsvenska paketet till att stärka kollektivtrafiken i staden, bygg en förbifart runt Göteborg och bygg en tågförbindelse till Landvetter. Göteborg ser med alla pågående vägprojekt redan nu ut som en krigshärjad stad! Låt inte projektet förstöra staden!

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

210. Skrivelse utan angiven adress 1

Anser att detaljplanen inte följer Plan- och bygglagens (PBL kap 2) krav på att främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder. I övrigt så anses att:

- En litet antal resenärer tjänar på projektet
- Segregationen förstärks då det är de som bor i centrala stadsdelar som tjänar på projektet.
- Förstärkningsalternativet hade varit ett bättre alternativ.

- Det är ett felaktigt argument att Västlänken frigör yta för centralt byggande.
- Byggtiden kommer att bli omfattande, bland annat så försenas spårvägen Operalänken minst tio år.
- Projektet, tillsammans med andra projekt i staden, kommer bara att skapa mer trängsel med skillnaden att kollektivtrafik och cyklar kommer att trängas istället för bilar.
- Andra lösningar bör utredas, bland annat ett förslag utan station Haga.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

211. Skrivelse utan angiven adress 2

Västlänken är och kommer att bli ett stort ekonomiskt hål att kasta bort 20 miljarder kr i, med stor miljöförstöring av hela innerstaden i samband med bygget. Skrota hela detta vansinnesprojektet och utred mer miljövänliga byggalternativ.

Satsa pengarna på kraftigt utbyggd spårvagns- och busstrafik, samt att dessa transportsystem ska fungera även när det är oväder eller snöar kraftigt! Detta innebär att Trängselskatten kan avskaffas omgående!

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

212. Skrivelse utan angiven adress 3

Anser att projektet skall skrotas och att ny billigare, effektivare och mer snabbgenomförbar sträckning skall utredas.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

213. Skrivelse utan angiven adress 4

Protesterar mot att Västlänkenprojektet, tunneln under Göteborg, genomförs i sin helhet, och att inte alternativen utreds ordentligt. Projektet kommer att lämna öppna sår i staden, medföra skador på historiskt intressanta byggnader och platser, även gamla träd kommer att skövlas. Pengar bör läggas på den lokala kollektivtrafiken. Ta invånarnas oro på allvar.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

214. Skrivelse utan angiven adress 5

Anser att projektet skall avbrytas av följande anledningar:

- Kostnaderna överstiger nyttan med Västlänksprojektet
- Skador riskerar uppkomma på värdefulla byggnader, träd och mark
- Det finns många betydligt lämpligare alternativ till den föreslagna Västlänken
- Utsläppen under byggtiden blir så stora att vi inte kommer att kunna se någon miljönytta inom en överskådlig framtid.
- Säkerheten är inte tillräcklig på grund av brist på räddningsschakt.

- Det finns flera exempel på tunnelbyggen med samma förutsättningar som i Göteborg där varken tidsplan eller budget har kunnat hållas och det inte finns några exempel på sådana där de har lyckats med detta
- Projektet kommer att vara omodernt redan innan den invigs.
- Var skall man tippa all schaktavfall, som klassas som riskmaterial? De lösningar som kommit fram har samtliga varit i känsliga naturområden.
- Inga seriösa undersökningar har gjorts när det gäller sänkningen av grundvattennivån.
- Man har inte heller genomfört utredningar av hur bullret som schaktningsarbetet genererar kommer att störa boende runt projektet.
- Tidsvinsten för ett snabbtåg blir marginell om den ändå måste köra in i Centralstationen, vilket närmast automatiskt innebär att Gårda-alternativet eller liknande ändå kommer att genomföras.

Kommentar:

Angående alternativa förslag till Västlänken, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

Angående räddningstunnel, läs i sammanfattningen under rubriken *Servicetunnel för utrymning*.

En masshanteringsplan har upprättats och redovisas i Trafikverkets byggbeskrivning. Trafikverket fortsätter att inventera och hitta lämpliga avsättningsområden för massor. I dagsläget är inga mottagningsplatser bestämda men Trafikverket prioriterar mottagning som innebär att massorna tillgodogörs för anläggningsändamål. Masshanteringsplanen hanteras även inom ramen för villkoren för regeringens tillåtlighetsbeslut och ett arbetet med att ta fram planer för masshantering och masstransporter bedrivs i samråd med länsstyrelsen och staden. Resultat från det arbetet kommer att presenteras för myndigheterna innan byggstart. Läs mer om genomförandet i sammanfattningen under rubriken *Byggtid, konsekvenser samt buller/vibrationer*.

Angående synpunkter rörande kulturvärden och träd, läs i sammanfattningen under rubriken *Kultur-, Träd-, Park- och Naturmiljö*.

215. Skrivelse utan angiven adress 6

Skriver: Bygg nära vattnet!

Kommentar:

Göteborgs Stads strategiska dokument *Vision Älvstaden* redogör för stadens utbyggnadsplaner längs med älven. En stor del av dessa projekt är påbörjade.

216. Anonym

Yrkar på att planen stoppas och att man tillsätter en oberoende kommission för att utreda alternativen till Västlänken. Boenden har genom en bergingenjör hört att det finns enorma risker och svårigheter med projektet och att konsulterna har blivit belagda med munkavle av affärsmässiga skäl.

Kommentar:

För svar, läs i sammanfattningen under rubriken *Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken*.

Ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget. Berörda fastighetsägare har informerats om revideringarna. Eftersom revideringarna inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning. Utöver mindre justeringar föreslås följande:

Ändringar:

- En bestämmelse har införts som tvingar en 35 meter lång överdäckning av tråget vid Skansen Lejonet, med möjlighet till 40 meter, istället för att endast tillåta överdäckning.
- Brandgasschakt vid Haga tillåts endast på Smyrnatorget och inte på Haga Kyrkoplan. Byggrätterna på Haga Kyrkoplan har tagits bort ur planen.
- Egenskapsgräns t1 har tagits bort från Haga Kyrkoplan eftersom trappa upp till Haga kyrkoplan inte längre är aktuell.
- Skydds- och varsamhetsbestämmelser är införda för Johannebergs landeri. I bestämmelserna finns hänvisning till planbeskrivningen som är kompletterad med en beskrivning av vad som ska skyddas.
- Bestämmelsen n1 tas bort på de platser där det inte finns träd som bedömts värda att flyttas eller ersättas.
- Södra brandgasschaktet vid Station Centralen tas bort ur planen – bygglov kan ges på gällande detaljplan som anger järnvägsändamål.
- Bestämmelse om lägsta nivå för schaktning, spontning, pålning, borring tas bort och ersätts med en bestämmelse som anger högsta nivå i meter för tunnel. En upplysning läggs till på plankartan om att byggnation på tunneltaket inte får ske så att tunneln påverkas negativt.

Kompletteringar:

- Byggrätten för brandgasschaktet vid Smyrnakyrkan minskas så att avståndet till byggnad är minst 8 m. Vid brandgasschaktet vid Renströmsparken minskas byggrätten något av samma skäl.
- Bestämmelse om stomljud kompletteras så att den gäller järnvägsanläggning inklusive järnvägstrafik för att förtydliga att bestämmelsen gäller även för ventilationsanläggningar.
- För ventilationsanläggningarna vid Föreningsgatan och Smedjegatan har komplettering gjorts med en planbestämmelse för luftburet buller, m1.
- Miljökonsekvensbeskrivningen är reviderad med de gjorda justeringarna.
- Ett gestaltningsprogram läggs till planhandlingarna.
- En luftutredning för ventilationsanläggningar utanför stationslägena läggs till planhandlingarna.
- En utredning om förorenad mark läggs till planhandlingarna (tillhör järnvägsplanen).

Rättelser/förtydliganden:

- En mindre rättelse av plangränsen har gjorts vid Lyckans väg.
- Mindre rättelser av höjder på plankartan har gjorts för att detaljplanen skall stämma överens med järnvägsplanen.
- Redaktionella rättelser av plankartor och förtydliganden av planbeskrivningen.

Birgitta Lööf

Planchef

Filip Siewertz

Planarkitekt

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Hamn AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Lokalnämnden
Miljö- och klimatinämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Centrum
Stadsdelsnämnden i Majorna-Linné
Stadsdelsnämnden i Örgryte-Härlanda
Stadsledningskontoret
Trafiknämnden
Utbildningsnämnden

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt

Fortum
Göteborgs kyrkonämnd
Handikappfören. Samarbetsorgan
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Svensk Handel
Swedegas

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Jernhusen AB, Region Väst
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Polismyndigheten
Länsstyrelsen
PostNord Produktion VO Göteborg
Försvarmakten
Skanova Nätplanering
Svenska Kraftnät
Trafikverket, Region Väst
Västfastigheter, Distrikt Göteborg
Västrafik Göteborgsområdet AB
Utrikesdepartementet (Ryska ambassaden)

Grannkommun

Mölndals Stad

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Anna Hendén
Planarkitekt
010 224 43 65
anna.henden@lansstyrelsen.se

Granskningsyttrande
2015-02-06

Diarienummer
402-42010-2014
F2098

Sida
1(8)

BILAGA 2

Stadsbyggnadskontoret
Box 2554
403 17 Göteborg

Förslag till ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken i Göteborgs stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2014-11-25 för granskning enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen
(PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer att förslaget innebär påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö. Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig inom ramen för tillåtligheten för järnvägsplanen för Västlänken (2012-06-14, 2012-09-18) och gett riksintresset för kommunikation företräde framför riksintresset för kulturmiljö. Detta var under förutsättning att en breddning av utredningskorridoren längs södra älvstranden studerades i syfte att möjliggöra en linjesträckning så att påtaglig skada kunde undvikas på riksintresset för kulturmiljövården. En breddning av korridoren genomfördes inför Trafikverkets ansökan om tillåtlighet. Länsstyrelsen kan nu konstatera att en påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö ändå inte går att undvika för sträckningen som helhet. Befästningslämningarna är en del av riksintresset för kulturmiljövården, vilket omfattar ett flertal byggnader, fornlämningar och parkmiljöer. Ingreppen på dessa bedöms bli så omfattande att det sammantaget medför en påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö. Länsstyrelsen ger ändå riksintresset för kommunikation företräde men ytterligare anpassningar till kulturmiljön behöver göras, i enlighet med regeringens beslut om tillåtlighet (2014-06-26), och de intrång som slutligen genomförs måste motiveras och kompenseras enligt miljöbalken (MB) 16 kap. 9 §. Detaljplanen behöver säkerställa att ingreppen begränsas så långt som möjligt. Trafikverket och Göteborgs Stad behöver ha en gemensam utgångspunkt i kulturmiljöfrågan och komma överens om vad som ska säkerställas i järnvägsplan respektive detaljplan.

Detaljplanens planområden överensstämmer inte helt med järnvägsplanens. Vid Station Haga har plangränsen utökats för att bland annat inbegripa cykelgarage samt stationsbyggnad. Det innebär att Länsstyrelsen anser att samråd behöver hållas om förutsättningarna för arkeologisk förundersökning i de områden där planområdena inte stämmer överens. Länsstyrelsen vill samtidigt framhålla att man motsätter sig placeringen av nedgången till cykelgaraget i allén. Placeringen är dels en belastning på de kulturhistoriska värden som allémiljön utgör, dels ett ingrepp i befästningslämningarna. Ny placering behöver utredas.

Vidare behöver de geotekniska frågorna klargöras. Utgångspunkter behöver motiveras och beräkningsunderlag tydliggöras. Rörande ventilationstornens

placering behöver lågfrekvent buller beaktas. Även frågan om brandgaser behöver hanteras vid placering av ventilationsschakt så att hälsofara undviks vid eventuell brand.

Slutligen behöver det säkerställas att miljö kvalitetsnormer (MKN) för luft inte överskrids. Länsstyrelsen kan inte se att det i dagsläget är klargjort eftersom luftutredningen inte utgår från samma förutsättningar som detaljplanen.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen gör bedömningen att frågor som rör:

- riksintresse för kulturmiljövård
- geoteknik, lågfrekvent buller, brand- och rökgaser
- miljö kvalitetsnormer för luft

måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av planen inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse kulturmiljö

Av både planbeskrivning samt miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och kulturmiljöbilaga framgår att detaljplanerna för järnvägstunneln förväntas generera stora skador på kulturmiljön och på riksintresset för kulturmiljövård. Detaljplaneförslaget möjliggör en betydande reduktion av fornlämningsmiljön genom irreversibel borttagning av befästningsverk och lämningar från landeriepoken, vilket bedöms ge mycket stora negativa konsekvenser. Länsstyrelsen yttrade sig inom ramen för tillåtligheten för järnvägsplanen för Västlänken (2012-06-14) och gav riksintresset för kommunikation företräde framför riksintresset för kulturmiljövård, under förutsättning att en breddning av utredningskorridoren längs södra älvstranden studerades i syfte att möjliggöra en linjesträckning så att påtaglig skada kunde undvikas på riksintresset för kulturmiljövården. Trots att en breddning av korridoren genomförts kan Länsstyrelsen nu konstatera att påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö ändå inte går att undvika då byggandet av järnvägstunneln medför allvarliga ingrepp i flera delar av riksintresset. Sedan Länsstyrelsens bedömning av påverkan på riksintresset, som gjordes inför Trafikverkets ansökan om tillåtlighet för Västlänken (2012-06-14), har ytterligare kunskapsunderlag tagits fram rörande ingreppen i och värdet av den påverkade kulturmiljön. Exempelvis har fornlämningsbilderna vid Skansen Lejonet och Johannebergs Landeri klarlagts och ingreppen i flera parkmiljöer börjat tydliggöras. Sammantaget innebär ingreppen påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård, riksintresset

för kommunikation lämnas företräde men påverkan på kulturmiljön måste begränsas ytterligare och intrång måste kompenseras enligt MB 16 kap 9 §.

Länsstyrelsen anser att de av regeringen ställda villkor i beslutet om tillåtlighet för Västlänken (2014-06-26), att så långt som möjligt begränsa skadan på kulturmiljön, måste få betydligt större genomslag i detaljplanen för järnvägstunneln. Detaljplanen hindrar inte att villkoret uppfylls men den säkerställer inte heller att påverkan på riksintresset för kulturmiljö begränsas. I flera miljöer redovisar planhandlingarna åtgärder för minskade negativa konsekvenser, men dessa har inte blivit styrande på plankartan. Plankartan redovisar också på vissa ställen möjlighet att bebygga större ytor än vad Trafikverket anger att de behöver i sin planbeskrivning för järnvägsplanen.

Det är synnerligen angeläget att Göteborgs stad, Trafikverket och Länsstyrelsen i den fortsatta planprocessen skyndsamt, inom ramen för samråd kring regeringens tillåtlighetsvillkor, kommer fram till hur man kan begränsa den negativa påverkan på de kulturhistoriska värdena samt tillgängliggöra och införliva fornlämningar och genomföra kompensationsåtgärder. Det är viktigt att beakta att även trädmiljöerna är en del av riksintresset för kulturmiljö. Länsstyrelsen anser att det är nödvändigt att resultaten av samråden arbetas in i planen och det kan inte uteslutas att ytterligare reglering krävs i detaljplanen.

Länsstyrelsen bedömer att följande frågor som rör riksintresset för kulturmiljö måste hanteras;

- Alléer och parkmiljöer -intrångens omfattning, bevarande, flytt och återplanering av träd.
- Dolda fornlämningar -samråd för kompletterande förundersökningar.
- Haga Kyrkoplan -säkerställande av att parken så långt möjligt skyddas från ingrepp.
- Landeriet Johanneberg -skyddsbestämmelse behöver införas.
- Skansen Lejonet -bevarandebestämmelse för byggnadsminnet behöver införas, möjlighet till säkerställande av överdäckning.
- Stora Hamnkanalen -kulturhistoriskt underlag saknas för återställande.
- Renströmsparken -underlag saknas för bedömning av hur tillkommande anläggningars placering påverkar stadsbilden.

Alléer och parkmiljöer

Biotopskyddet för de alléer som omfattas av järnvägsplanens område kommer att upphävas i och med en fastställd järnvägsplan för Västlänken. Träden har inte bara ett naturvärde utan även ett kulturhistoriskt värde och är en del av riksintresset för kulturmiljö. Nuvarande utformning av detaljplanen medför omfattande ingrepp i trädmiljöerna i Bergslagsbanans stationspark, Johannebergs landeri, Kungsparken, Nya Allén och till viss del även Haga Kyrkoplan. Detaljplanens bestämmelse ”q2” avser skydd av träd

som berörs av markarbeten, men anger inte omfattningen. Planen ställer inte heller krav på minsta stamdiameter på de nya träd som ska ersätta de gamla, vilket fanns i samrådshandlingen. Länsstyrelsen anser att det behövs en detaljerad redovisning av vilka träd man avser att bevara, flytta, återplantera respektive nyplantera.

Dolda fornlämningar

Detaljplanen medger mycket stora och omfattande ingrepp i fornlämningar, främst befästningar från stormaktstiden liksom Landeriets trädgård och park, men även kulturlager från staden kan förväntas beröras av järnvägsschaktet. Fornlämningar under mark har endast i mycket begränsad omfattning kunnat förundersökas inom ramen för planarbetet. Då exakt lokalisering och bevarandegrad kan ha betydelse för möjligheten att bland annat införliva och synliggöra befästningslämningar i anläggningen bör förutsättningarna för genomförandet av kompletterande förundersökningar snarast samrådats med Trafikverket och Länsstyrelsen.

Haga Kyrkoplan

Detaljplanen medger brandgasschakt både på Haga Kyrkoplan och vid Smyrnakyrkan trots att kulturmiljöunderlaget till planen tydligt talar emot ingrepp i Haga Kyrkoplan. Samrådsförslaget till detaljplan för Station Haga lägger ett större schakt framför Smyrnakyrkan, vilket Länsstyrelsen i samrådsyttrandet framhöll som positivt då detta alternativ skulle begränsa skadan på parkmiljön. Länsstyrelsen har meddelat Trafikverket att det inte finns några juridiska hinder att lägga exempelvis tekniska anläggningar utanför tillåtlighetskorridoren där det skulle medföra mindre konsekvenser för kulturmiljön. För att möjliggöra att ett brandgasschakt ska kunna anläggas utanför Smyrnakyrkan behöver Trafikverkets synpunkter om utökning av detaljplanens planområde beaktas för att hindra schakt i parken (se bilaga 1). Länsstyrelsen anser att föreslagna byggrätter för brandgasschakt på Haga Kyrkoplan är olämpliga och efterlyser, om de inte tas bort, en motivering till hur kulturmiljöintresset viktats mot Västlänkens intresse.

I järnvägsplanen framgår att ytterligare ingrepp i form av lanterniner kommer göras såväl i Haga Kyrkoplan som i Kungsparken. Göteborgs Stad behöver motivera varför dessa anläggningar inte regleras på något sätt i detaljplanen, med hänsyn till att lanterninerna innebär en stor påverkan på riksintresset för kulturmiljö. En eventuell lanternin i Kungsparken måste utformas så att intrång i grönytan i möjligaste mån minimeras. Länsstyrelsen anser att inga lanterniner eller andra ovanjordsanläggningar till tunneln ska förekomma på Haga Kyrkoplan eftersom sådana innebär fragmentisering av parkytan och försvårar planteringarnas bibehållande/återställande. För att dessa åtgärder för minskad påverkan av kulturmiljön ska kunna säkerställas är det nödvändigt att Göteborgs Stad och Trafikverket i samråd med Länsstyrelsen kommer överens om omfattning, placering och utformning av de olika anläggningarna. Förslagsvis hanteras även denna fråga inom ramen för samråd kring regeringens tillåtlighetsvillkor.

Landeriet Johanneberg

I Trafikverkets förslag till järnvägsplan anges att landeribyggnadens fönster, dörrar, kakelugn med mera kommer att demonteras i samband med schaktning för tunnelbygget, då byggnadens bibehållande möjliggörs genom att grunden avväxlas på balkar. Åtgärderna före avväxling har hittills inte varit kända av Länsstyrelsen. Landeribyggnadens bevarande på lång sikt behöver säkerställas i planen.

Skansen Lejonet

Av planhandlingarna framgår att överdäckning av tråget öster om Gullberget/Skansen Lejonet studerats som alternativ men valts bort till förmån för öppet tråg trots att en överdäckning skulle vara positivt för riksintresset för kulturmiljö. Detaljplanen medger en överdäckning men en sådan är inte tvingande. Länsstyrelsen anser att det är av stor vikt att den begränsning av påverkan på riksintresset samt på fornlämningsmiljön som en överdäckning skulle innebära säkerställs i detaljplanen. Om detta inte är möjligt behöver det tydligt motiveras i planhandlingen. Frågan behöver hanteras inom ramen för samråden kring regeringens tillåtlighetsvillkor och resultatet av samråden behöver avspeglas i detaljplanen.

Stora Hamnkanalen

För närvarande saknas det kulturhistoriska underlag som erfordras för återuppbyggnad av kajer med mera i enlighet med ursprungligt utseende.

Renströmsparken

Station Korsvägens västra uppgång föreslås placerad i utkanten av parken men byggnadens storlek, utformning och exakta läge i slänten vid Fågelsången framgår inte av aktuell detaljplan. Dock redovisar planen tekniska anläggningar norr om byggnaden. Platsen i denna del av riksintresset är inte närmare behandlad i MKB:n och dess kulturmiljöbilaga, men präglas av samspelet mellan parken och villabebyggelsen på berget ovanför Fågelsången. Den trappanläggning vid kv Gälakvist som leder upp till gator på berget är nu tillsammans med bebyggelsen exponerad i gatuperspektivet från öster. Länsstyrelsen anser att byggrätt för stationsuppgång med tillhörande ventilationstorn ska placeras så att de befintliga kvaliteterna i landskapsbilden bibehålls. Frågan hanteras förslagsvis inom ramen för samråd om villkor för tillåtlighet. Resultatet av samråden behöver avspeglas i detaljplanen.

Hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning

Geoteknik

De geotekniska utredningarna som utförts tar utgångspunkt i befintliga förhållanden. Utredningarna behöver göras på lång sikt och ta höjd för anläggningens hela livslängd. Det finns också en del oklarheter varför vissa beräkningsförutsättningar valts, bland annat trafiklast och porttryck, vilket behöver motiveras alternativt justeras. Vidare saknas underlag för bedömning av stabiliteten för delområde öst. Länsstyrelsen anser att de

synpunkter som SGI framför i yttrande 2015-01-22 ska beaktas (se bilaga 2).

Ljud från fläktar

Länsstyrelsen noterar att beräkningar av ljudemissioner från fläktar i ventilationsinstallationer eller åtgärder för att dämpa buller och eventuella vibrationer från sådana installationer inte har utretts. Då fläktar orsakar lågfrekvent buller kan det vara svårt att åtgärda i efterhand och placeringen kan vara avgörande. Frågan om lågfrekvent buller behöver utredas för att säkerställa att det är möjligt att innehålla riktvärdena på nuvarande platser. Om Göteborgs stad anser att utredningar inte är nödvändigt före antagande, behöver det framgå tydligare i planbeskrivningen på vilka grunder man bedömer att riktvärdena för buller inomhus och utomhus kommer kunna innehållas på de platser som föreslås i detaljplanen. Detta gäller främst Fogelbergsparken, där ventilationsinstallationen är flyttad närmare bostäder, men även Föreningsgatan.

Brand- och rökgaser

Vissa ventilationsanläggningar ligger nära befintliga byggnader. Eftersom de kan vara brandgasschakt behöver frågan om påverkan på luftmiljön vid brandgasschakt under en brand i Västlänken utredas. Behövs det säkerhetsavstånd eller andra åtgärder för att säkerställa att giftig rök inte äventyrar människors hälsa?

MKN luft

Länsstyrelsen anser att det i dagsläget är osäkert om MKN för partiklar (PM₁₀) kan komma att överskridas i närheten av ventilations- och tryckutjämningschakt. Höjden på ventilationstorn med mera är inte reglerade till en lägsta höjd utan endast en maxhöjd, vilket medför att dessa kan göras mycket lägre än vad som varit förutsättningarna i luftutredningarna. Förutsättningarna i Trafikverkets luftundersökning är ett fritt placerat schakt och halten är beräknad två meter ovan schaktet och på fem meters avstånd från schaktet. I miljöförvaltningens utredning om luftkvaliteten ovan mark på stationerna har partikelutsläppen förlagts två meter ovan taknivå på husen i området. Länsstyrelsen kan inte se att dessa förutsättningar är uppfyllda för samtliga schakt som släpper ut partiklar. Eftersom förutsättningarna i detaljplanen skiljer sig från förutsättningarna i luftutredningen kan Länsstyrelsen inte utgå från att MKN inte riskerar att överskridas. Göteborgs stad behöver därför ta fram beräkningar utifrån de förutsättningar som detaljplanen medger och på så sätt visa att MKN inte överskrids alternativt säkerställa i detaljplanen att utsläppen av partiklar sker högt och fritt så att utsläppen ventileras bort på ett tillfredställande sätt.

Råd enligt PBL 2 kap.

Förorenad mark

I tidigare upprättade MKB för järnvägsplanen för Västlänken beskrivs förorenade områden på ett bra sätt. Här beskrivs bland annat övergripande åtgärds mål, vilka skyddsobjekt som finns, konsekvenser och åtgärder i bygg- och driftsskedet samt det fortsatta arbetet. Bland annat framgår det att kompletterande undersökningar och fördjupade riskbedömningar kommer att göras för olika delområden som grund för åtgärds mål och saneringsanmälningar samt att provtagning och klassificering av massorna kommer att ske enligt kontrollprogram. Både i MKB:n för detaljplanerna och planbeskrivningen saknas ovanstående beskrivning varför detta bör kompletteras.

Buller och vibrationer tunnelmyrningar

I både planbeskrivning och MKB ges en allt för onyanserad bild av den förväntade bullersituationen. Planbeskrivningen bör på ett bättre sätt redovisa den bild som framgår i bullerutredningarna som VMC, Sweco och ÅF/Ramböll genomfört gällande Västlänken. Vidare hänvisas, både i planbeskrivning (sidan 16) och MKB (till exempel sidan 65 och 127), till ”planbestämmelser om buller respektive stomljud” medan den planbestämmelse som finns på plankartan enbart avser stomljud. I MKB:n hänvisas till en planbestämmelse om vibrationer som inte återfinns på plankartan. Om sådan införs bör den stämma överens med naturvårdsverkets riktvärden (0,4 mm/s vägd RMS) som Trafikverket avser att förhålla sig till.

Fornlämningar på plankartan

Fornlämningars utbredning bör redovisas på plankarta och som upplysning bör framgå att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Artskyddssamråd krävs enligt Miljöbalkens 12 kap 6§, alternativt kan dispens från artskyddsförordningen komma att krävas. Länsstyrelsen har uppfattat att Trafikverket kommer att ansvara för samtliga artskyddssamråd och dispenser kopplade till Västlänken.

Detta yttrande har beslutats av Karin Slättberg och föredragits av Nina Storsveen. Ärendet har handlagts av Anna Hendén vid Länsstyrelsens funktion för Västsvenska Paketet. I den slutliga handläggningen av ärendet har Annika Svensson och Uffe Schultz, miljöskyddsenheten, Staffan Sedenmalm, kulturmiljöenheten samt Anna Malmros, Robert Ernstsson, Lena Emanuelsson, Jan Ottander, Johan Nimmermark, Sigrid Häggbom och Sven Arvidsson inom Länsstyrelsens funktion för Västsvenska Paketet, deltagit.

Karin Slättberg

Nina Storsveen

Detta beslut har signerats elektroniskt i Länsstyrelsens diariesystem.

Bilaga för kännedom:

Bilaga 1, Bilaga till Yttrande från Trafikverket 2015-01-15

Bilaga 2, Yttrande SGI 2015-01-22

Kopia till:

SGI

Trafikverket

Riksantikvarieämbetet

Länsstyrelsen/

Annika Svensson, miljöskydd

Uffe Schultz, miljöskydd

Staffan Sedenmalm, kulturmiljö

Anna Malmros, miljöskydd

Robert Ernstsson, miljöskydd

Lena Emanuelsson, kulturmiljö

Jan Ottander, kulturmiljö

Sigrid Häggbom, vattenvård

Johan Nimmermark, skydd och säkerhet

Sven Arvidsson, naturvård



Göteborg
sbk@sbk.goteborg.se

Kopia till:
Diariet – Avslut

Länsstyrelsen Västra Götalands län
Samhällsbyggnadsenheten
samby.vastragotaland@lansstyrelsen.se

Trafikverkets synpunkter i granskning av ändring av detaljplaner för JÄRNVÄGSTUNNELN VÄSTLÄNKEN MELLAN GULLBERGSSVASS OCH ALMEDAL samt detaljplan för JÄRNVÄGSTUNNELN VÄSTLÄNKEN; TUNNELMYNNINGAR, SCHAKT M.M.

Göteborgs kommun har översänt rubricerat ärende till Trafikverket för granskning.

Ärendet

Detaljplanernas syfte är att möjliggöra byggandet av en järnvägstunnel under Göteborg. Den största delen är järnvägstunnel under mark. Detaljplanen för järnvägstunneln är en ändring av detaljplan. Syftet med denna detaljplan är att ändra gällande detaljplaner så att det blir möjligt att bygga den del av Västlänken som går i tunnel under marken, inklusive ventilationsanläggningar, serviceschakt och servicetunnelmynningar. På de platser där järnvägsanläggningen bryter markytan tas en ny detaljplan fram. Syftet med denna detaljplan är att göra det möjligt att bygga den del av järnvägen som går ovan mark eller i tråg samt göra det möjligt att bygga vissa ventilationsanläggningar, schakt och tunnelmynningar.

Trafikverkets synpunkter

Detaljplanerna är en förutsättning för att Västlänken ska kunna byggas. Trafikverket är därför positiv till att detaljplanerna genomförs. Trafikverket yttrade sig i samrådsskedet och har i granskningsskedet följande synpunkter.

Buller

Skrivningen om buller bör skrivas på samma sätt i planbeskrivningen som i plankartan. I övrigt har Trafikverket inget att tillägga angående buller.

Vibrationer

Trafikverket anser att svensk standard för hur man skall mäta vibrationer skall användas för att få en så enhetlig bedömning som möjligt vid alla järnvägsprojekt. Trafikverket undrar vilken typ av värde som menas i beskrivningen kring vibrationer och varför kommunen valt värdet 0,3 mm/s istället för 0,4 mm/s vägd RMS (vägd RMS framgår ej av texten) vilket är Naturvårdsverkets & Trafikverkets riktlinjer. Det är också viktigt att kommunen inte förenklar skrivningen kring vibrationer för mycket, vilket kan leda till missförstånd. I skrivningen står tex inte vägd RMS med som enhet.

Synpunkter från projekt Västlänken

De flesta synpunkter Trafikverket har på aktuell granskningshandling är projektspecifika och tas upp i sin helhet i *bilaga 1*.

Brandgasschakt i Haga

Trafikverket anser att de ytor som krävs för brandgasventilation ska finnas inom Västlänkens



tillåtlighetskorridor samt i detaljplanens plankarta. Trafikverket motser inte att det även finns en större yta för brandgasventilation utanför Smyrnakyrkan men det måste tydligt framgå av planhandlingarna att det är kommunen som är ansvarig för genomförandet. Se *bilaga 2* för förklaring och karta.

Gällande Haga hänvisar Trafikverket också till samrådssvar angående Station Haga; *TRV dnr 2014-80829*.

Övrigt

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Med vänlig hälsning

Anna Hansson

Anna Hansson
Samhällsplanerare

Ärendenummer
TRV 2014/98814
Ert ärendenummer
0635/11 samt 0486/13

Dokumentdatum
2015-01-15
Sidor
3(3)

Detaljplan Västlänken Linjen - Synpunkter från projektet 2015-01-14

Planbeskrivningen

Sid 11: Miljömedicin. Trafikverket har bett Miljömedicin ta fram en bedömning. Det borde framgå att det inte är staden som tagit fram utredningen utan en oberoende part.

Sid 20: punkt 5 jämför s 26. Det står inte samma sak om Rosenlundstunneln på sidan 20 som 26. På sidan 20 står att det är en arbetstunnel på sidan 26 att det bara är en servicetunnel. Enbart Otterhällan används som arbetstunnel. Skriv om sista meningen, exempelvis: **"Båda dessa tunnlar används för utrymning vid drift, tunneln under Otterhällan används även som arbetstunnel under byggtiden."**

Sid 21: punkt 7. På sträckan finns också två ventilationsschakt för från/tilluft. Ett ventilationsschakt för tryckutjämning i Fågelbergsparken samt ett schakt vid Föreningsgatan för allmänventilation. Varför är inte arbetstunnel Haga beskrivet här? Bilden känns missvisande. Större delen av den visar arbetstunnel Haga men inget om det i texten.

Sid 26: Brandgasventilation. Stavfel, aktiveras inte aktiveras.

Sid 27, karta. Saknas symbol för Tryckutjämningsschakt vid Station Haga, uppgång Pustervik, jfr s 31.

Sid 33, första stycket: Det finns sammanlagt 6 ventilationsanläggningar. Renströmsparken (vid, inte i): Tryckutjämning och frånluft som ligger i slänten. Brandgas ligger i marknivå. Tilluft ligger integrerad i byggnad. Liseberg: Tryckutjämning och till/från-luft.

Sid 41: under Haga station finns inte ljusinsläppen med.

Sid 43, femte stycket: Korsvägen planeras i ett högt läge. Det höga läget möjliggör en korsande trafiktunnel ovan Västlänkens Järnvägstunnel. Västlänken förhindrar inte utbyggnation av framtida kollektivtrafik. Trafikverket förutsätter att planen medger Västlänken i ett grunt utförande enligt plan- och illustrationskartan.

Sid 44: andra stycket jämför med det som står om Haga station sidan 41 femte stycket. Det är komplicerat skrivet om Korsvägen. Bör stå att Station Korsvägen planeras som fyrspårsstation utbyggbar i två etapper. Korsvägens plattformslängd kommer inte att byggas ut i framtiden.

Sid 44: tredje stycket. Det är en uppgång vid Renströmsparken inte Näckrosdammen. Bör kommenteras att inga förberedelser gjorts i järnvägsplanen för en underjordisk tunnel till en uppgång vid Götaplatsen.

Sid 45: tredje stycket. Fjärde meningen. Vilken tabell hänvisas det till? I tabell 14.3.1 i MKB står det att Trafikverket är ansvariga men vi kan inte flytta till annan plats utan att Staden är med.

Sid 50: Sista stycket det står inget om artskydden bara om biotopskydden. Det bör läggas till att Trafikverket söker relevanta dispenser.

Sid 53: första stycket sista meningen. Stryk eventuellt det som står efter barn.

Sid 53: sjätte stycket. Om ventilationsschakt vid Renströmsparken (inte Näckrosdammen). Hur begränsas överblickbarheten? Ventilationsanläggningarna placeras i en yta där det idag finns vegetation och som inte är möjlig att vistas i.

Sid 54: Vem tar fram det särskilda åtgärdsprogrammet för skydd och bevarande av kulturmiljövärden? Trafikverket tar fram en "handlingsplan". Jämför kommentar MKB sidan 52.

Sid 57: Överst. Den äldre miljön påverkas inte. Vi kommer inte påverka landeriet i Liseberg eller spegeldammen. Återigen inte i Renströmsparken utan vid.

*Sid 58: Människors hälsa och det som står om ljudnivån gällande stomljud. Får det konsekvenser för Trafikverket i framtiden? **Fråga för samhälle!***

I planbeskrivningen nämns vid flera tillfällen det genomförandeavtal som Trafikverket och Göteborgs Stad arbetar med. Trafikverket vill understryka att beskrivningen av avtalet i planbeskrivningen, bör följa vad som står i det färdiga avtalet. Genomförandeavtalet nämns på flera ställen, se kommentarer nedan för sidan 46-49. Utöver detta finns även en skrivning på s. 35 gällande ersättning för träd.

[Kommentarer på de fastighetsrättsliga delarna, s 46-51](#)

[Anläggningar inom allmän plats \(s. 46\):](#)

Staden kommer att avtala med Trafikverket om **vem som ska** utföra och bekosta utbyggnaden av berörd allmän plats.

Förhandling mellan Trafikverket och kommunen pågår, texten bör följa utgången av förhandlingen.

[Mark ingående i allmän plats, inlösen \(s. 47\):](#)

Förhandling mellan Trafikverket och kommunen pågår, texten bör följa utgången av förhandlingen.

[Fastighetsbildning \(s. 47\):](#)

Varför ska fastighetsbildningen vara genomförd före beviljande av bygglov? Kan inte processerna pågå parallellt?

[Servitut och gemensamhetsanläggning \(s. 47\):](#)

Servitut kan även komma att bildas för ventilations- och serviceschakt och uppgångar vid stationer.

[Befintliga avtal som berörs \(s.49, stycke 8\)](#)

Gällande ersättning vid intrång i arrenden på kommunal mark så pågår förhandling mellan Trafikverket och kommunen, texten bör följa utgången av förhandlingen.

[Avtal mellan Göteborgs stad och Trafikverket \(s. 49\)](#)

Definiera skillnaden mellan *icke offentlig allmän plats* och *offentlig allmän plats*. I Plan- och bygglagen finns endast begreppet allmän plats.

Gällande ersättning för allmän plats så gäller ersättningsprinciperna i Expropriationslagens 4 kap. för arbetsområden utlagda i Järnvägsplan, inte Trafikkontorets avgift.

[Tidplan \(s. 51\)](#)

Förväntad byggstart för ledningsomläggningar är 2 kvartalet 2015.

Beroende av hur synpunkter på de fastighetsrättsliga delarna tas om hand och eventuell påverkan på genomförandeavtalet, kan även ekonomiska konsekvenser sidan 58-59 komma att behöva redigeras.

Plankartor

Ny detaljplan vid Gullberget (Plankarta 1 av 3)

Område norr om Gullberget i PARK för räddningstjänstens fordon (T i DP) har projekterats om och kommer att flyttas åt nordost efter granskning JP (Js7 i JP). Detaljplanens område bör revideras på motsvarande vis.

Planbestämmelse n1 (SKYDD); Stryk bestämmelsen n1 i ny detaljplan.

Se över var bestämmelsen är aktuell i ändringsplanerna så att det synkar med detaljplanerna steg 2 vid stationerna. Ändra texten för bestämmelsen till; "Plats- & gatuträd samt planterade träd i anlagda parker som berörs av markarbeten ska ersättas". (Se även kommentarer MKB sidan 69.)

Ändring detaljplan vid Haga (Plankarta 2 av 5)

Utöka område för brandgasschaktet (östra) så att det kan förläggas under gatan.

Ändring detaljplan vid Korsvägen (Plankarta 4 av 5)

Trafikverket vill säkerställa så att uppgången Renströmsparken går att genomföra med angivna +höjder. Gränsen mellan +19 och +11 bör eventuellt flyttas västerut.

Trafikbullerutredning

Sidan 2 bedömningsgrunder i tabell 2 står det att utomhus vid fasad 55 dBA ekvivalent inget om maximal. Vid uteplats står det 70 dBA samma sida står det längst ner att " som grundregel gäller att ekvivalentnivån utomhus vid fasad inte ska överskrida 65 dBA". Texten är svårtolkad.

MKB

Några felaktigheter:

Järnvägsplanen påverkar inte byggnadsminnet Bergslagsbanan. Den påverkar parken som inte är byggnadsminne.

Gamlestadens grundvattenförekomst påverkas inte av DP för Västlänken. Däremot av DP för Olskroken sidan 18.

Det är Johannebergs landeri och inget annat. På något ställe står det Lorensbergs landeri. Det är parken som är fornlämning inte byggnaden och de blandas ihop i handlingen.

Det står också gällande landerierna att det sker en påverkan av landeriet i Liseberg. Vad avses? Huvudbyggnaden påverkas inte.

Övrigt

Alternativ Korsvägen: Trafikverket förutsätter att det är det höga alternativet som är beskrivet. Jämför kommentarer ovan för Planbeskrivningen sidan 43, femte stycket.

Sidan 41: de formuleringar som finns om exempelvis Skansen lejonen som karakteristisk klippa som blir tydligare stämmer från ett håll men inte alla och idag är det området påverkat österut från klippan av trafikområden. Samma sak gäller formuleringarna vid Allén: Det i princip ostörda historiska rummet (här pratar man om Kungsparken), präglad av omsorgsfullt utformad bebyggelse enligt 1800-talets ideal, kommer att förändras. På 1800-talet fanns det inte en trefilig väg i vardera riktningen och en spårvagn. Det är inte ett ostört historisk rum. Rosenlundskanalen – kommer det att märkas att vi demonterar och återuppbygger Rosenlundsbron? Påverkar vi verkligen Lisebergs

landeri? Det andas att allt som görs påverkan kulturmiljön negativt och inget går att göra för att mildra detta. Trafikverket hade önskat att det stod exempelvis om Rosenlundsbron – Rosenlundsbron är ett exempel på de stålbroar av järn från det sena 1800-talet som nämns som uttryck för riksintresse. Bron kommer att demonteras och återuppbyggas efter färdigställandet vilket innebär att uttrycket för riksintresset bevaras.

Sidan 42: sista meningen. Johannebergs landeri hade påverkats även vid en sträckning i Örgrytevägen.

Konsekvent skriver man att det är i Renströmsparken som uppgång och ventilationsschakt ska placeras utom möjligtvis någon enstaka ställe. Vi placerar uppgången och schakten vid parken inte i.

Sidan 46. Första spalten längst ner på sidan. Någonstans blir det ett öppet tråg om vi inte ska överdäcka över E6. Västlänken ska upp ur marken och överdäckning tills markytan är nådd. Även en längre överdäckning leder till en stor påverkan och barriäreffekt. Højningen av markytan skulle komma att påverka Gullberget och klippan Skansen står på.

Sidan 52 sista meningen. Åtgärdsprogram för kulturmiljövården? Trafikverket tar fram en "handlingsplan".

Sidan 69. Trafikverket har inte angett att träd ska flyttas i områden 4, 5 och 6. Diskussioner har förts med Park och natur om vilka träd som ska flyttas. (Se även under rubrik plankartor.)

Sidan 89 m fl. Vid beskrivningen av påverkan, effekt och konsekvens blandas bygg- och driftskede. Beskrivningen ska redovisa en färdig anläggning enligt detaljplan, vilket t ex görs för området vattenmiljö men inte lika bra för kulturmiljö och naturmiljö. Konsekvenserna i byggskedet är beskrivna som risker med en värdebeskrivning som ger en större konsekvens. Trafikverket har inte kommunicerat byggbeskrivningen tillräckligt väl.

Tabell 13.3.1 sidan 98 förslag till ansvarig utförare. Kolumnen bör tas bort och hanteras i andra avtal. (Exempelvis bildar inte Trafikverket kulturresevat och är ej heller ansvarigt för Stadens gator).

Tabell 14.3.1 sidan 112. Trafikverket har redan skrivit om åtgärder i MKB VL och det är inte säkert att vi kan återplantera exempelvis som det står om träden i Vasagatan. Det är inte säkert att det är lämpligt. Kolumnen med ansvarig för utföranden behöver inte vara med i tabellen.

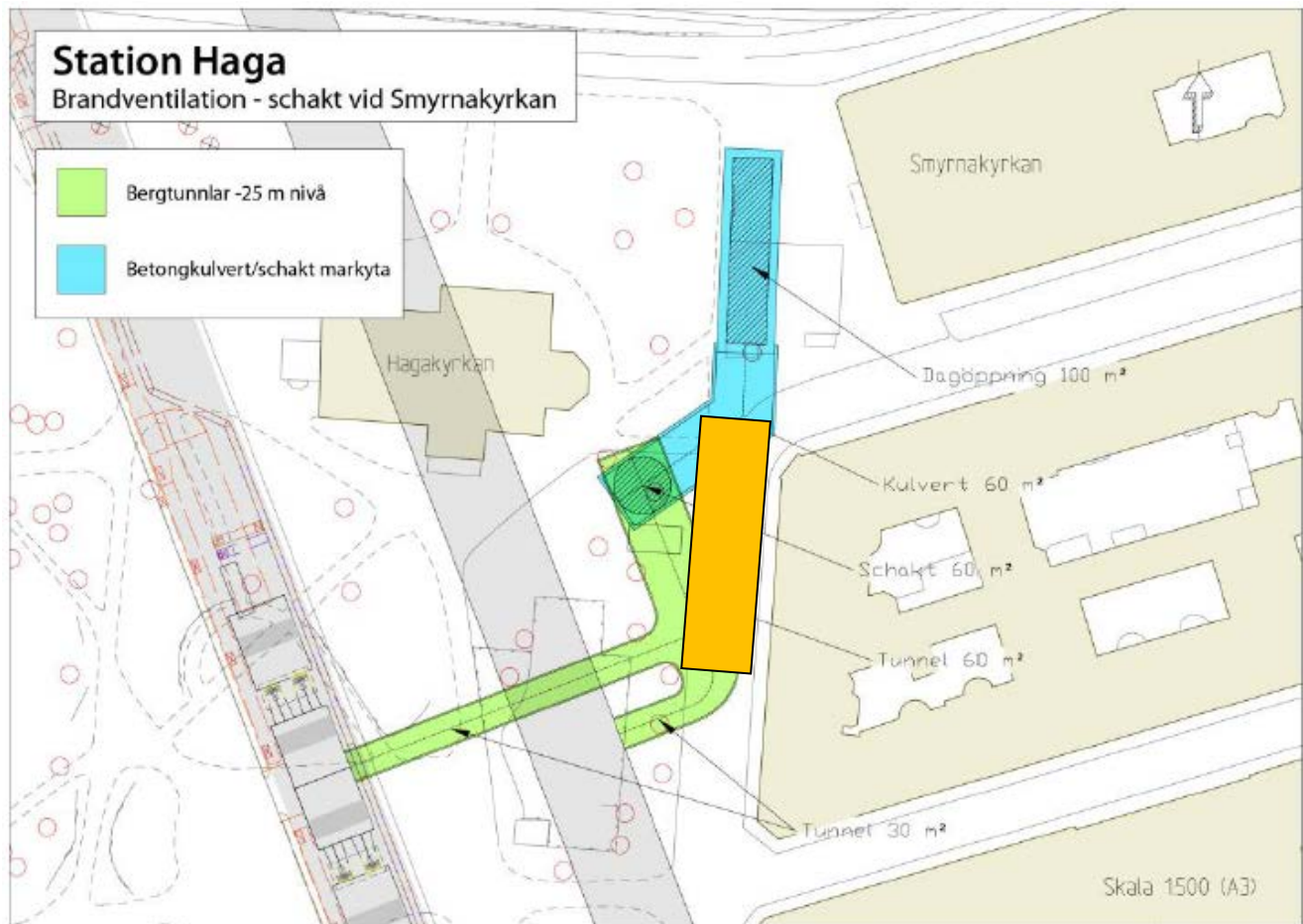
Tabell 18.1.1 sidan 129 svår att läsa. Måste komma ihåg valt alternativ. Trafikverket ser gärna en sammanvägd bedömning av valt alternativ också.

Trafikverket efterfrågar kartor i MKB där man kan se vad som menas. Det vore enklare att förstå konsekvensbeskrivningen om de geografiska namnen som finns i texten också fanns på en karta. (Exempelvis Bergslagsbanan och trädgården vid Nils Ericsonsgatan.)

I MKB:n nämns vid flera tillfällen det genomförandeavtal som Trafikverket och Göteborgs Stad arbetar med. Trafikverket vill understryka att avtalsbeskrivningen i MKB:n bör följa vad som står i det färdiga avtalet gällande nedanstående:

- Kajkanter Stora hamnkanalen s. 91.
- Rosenlundsbron, s. 92.
- Kompensationsåtgärder, s. 97.
- Hantering av träd, s. 134.

Bilaga 2 Station Haga – schakt vid Smyrnakyrkan



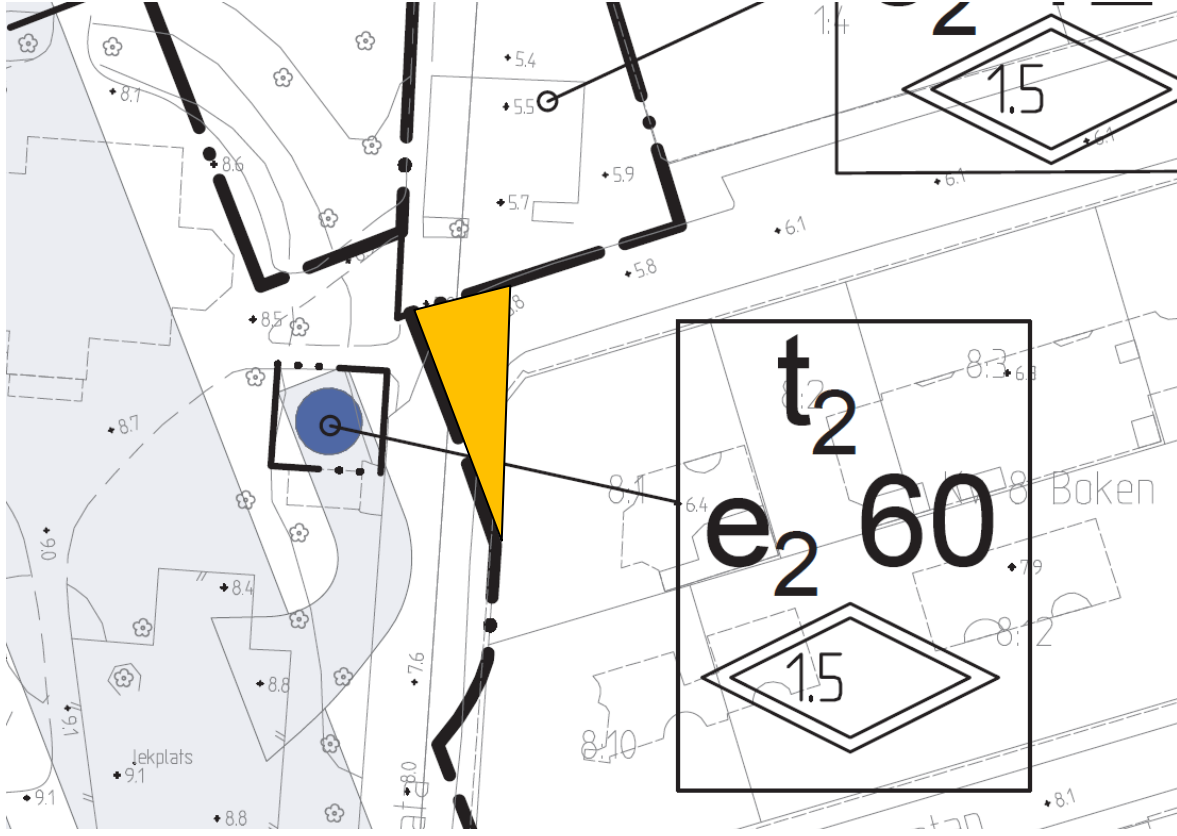
Schakt för brandgasventilation

I samband med ansökan om tillåtlighet, daterad 2012-11-12, anges att "I dagsläget är detaljerna kring tunnelutformningen inte klara. Yttre delar av räddningstunnlar samt utgångar från underjordiska stationer kan komma att placeras delvis utanför korridoren. Dessa anordningar omfattas inte av tillåtlighetsansökan." Den 26 juni 2014 gav Regeringen tillåtlighet till projekt Västlänken.

Trafikverket anser att de ytor som krävs för brandgasventilation ska finnas inom Västlänkens tillåtlighetskorridor samt i detaljplanens plankarta.

Trafikverket motser inte att det även finns en större yta för brandgasventilation utanför Smyrnakyrkan men det måste tydligt framgå av planhandlingarna att det är kommunen som är ansvarig för genomförandet.

Trafikverket har i en tidigare utredning, "PM JPSH4-01-027_009, Arbets-PM Alternativa rökgasschaktsplaceringar Station Haga" påvisats möjligheten att förlänga från schaktet från nuvarande placering i Haga kyrkoplan till torgytan utanför Smyrnakyrkan. För att göra minimalt intrång i parken bör plankartan tillåta att större delen av schaktet går i Haga Kyrkogata istället för i Haga Kyrkoplan, utbredning är visat med "orange" i bilden ovan samt förslag till utökningen av området i "orange" i plankartan nedan.





Datum
2015-01-22

Beteckning
5.2-1308-0544

Ert datum

Er beteckning

Vår referens
HannaSofie Pedersen

Länsstyrelsen Västra Götaland
samby.vastragotaland@lansstyrelsen.se

Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal samt Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken, tunnelmynningar, schakt m m

Yttrande över granskningshandlingar daterade november 2014

Statens geotekniska institut, SGI, har av Länsstyrelsen Västra Götaland erhållit rubricerade ärenden med begäran om yttrande.

SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor som t ex risker för naturolyckor som omfattar ras, skred och erosion. SGI har inte granskat frågeställningar rörande grundläggning av byggnader eller markmiljö inkl. markradon.

Detaljplanen för järnvägstunneln är en planändring där syftet är att ändra gällande detaljplaner så att det blir möjligt att bygga den del av Västlänken som går i tunnel under marken. Där järnvägsanläggningen bryter markytan tas en ny detaljplan fram. Syftet med denna detaljplan är att möjliggöra bygget av den del av järnvägen som går ovan mark eller i tråg samt göra det möjligt att bygga vissa ventilationsanläggningar, schakt och tunnelmynningar.

SGI har i yttrande över samrådshandling (diarienummer som ovan, daterat 2013-10-09) samt i yttrande över kompletterande samrådshandling (diarienummer som ovan, daterat 2014-08-19) granskat de geotekniska säkerhetsfrågorna och då inkommit med förslag till kompletteringar.

Underlag

- Planbeskrivning för rubricerade objekt, daterad november 2014
- Plankartor för rubricerade objekt, daterade november 2014
- Samrådsredogörelser för rubricerade objekt, daterade 2014-11-25
- Miljökonsekvensbeskrivning, delar av, för rubricerade objekt, daterade 2014-11-25
- "Geoteknisk utredning för ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal (0486/13)" upprättad av Sweco Civil AB, daterad 2014-11-10 med uppdragsnummer 2305 478-810
- "Geoteknisk utredning för detaljplan Järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt m m (0635/11)" upprättad av Sweco Civil AB, daterad 2014-11-10 med uppdragsnummer 2305 478-811
- Bilaga i de geotekniska utredningarna "Risk för bergras och blocknedfall" upprättad av Bergab 2014-11-10

Statens geotekniska institut

Huvudkontor

Besöksadress: Olaus Magnus väg 35
581 93 LINKÖPING
Tel 013-20 18 00
Fax 013-20 19 14

Regionkontor Göteborg

Besöksadress: Hugo Grauers gata 5B
Postadress: 412 96 GÖTEBORG
Tel 031-778 65 60
Fax 031-778 59 40

Bankgiro 5211-0053
Org nr 20 21 00-0712
E-post sgi@swedgeo.se

SGI:s ställningstagande*Detaljplan för järnvägstunneln (ändring av detaljplaner)*

SGI noterar att konsulten i den bergtekniska utredningen genomgående har gjort bedömningar utifrån dagsläget. Värdering måste göras på lång sikt och täcka in hela anläggningens livslängd. Samtliga åtgärder som är nödvändiga för att förhindra bergras och/eller blocknedfall som kan påverka planområdet skall säkerställas i planen. Omfattning och typ av åtgärder bör därför tydliggöras och säkerställas i planhandlingarna. Detta omnämns inte i de nu granskade planhandlingarna.

Av handlingarna framgår att kanalmurarnas kondition och stabilitet inte har bedömts. Vi ställer oss därför frågan om en undermålig kondition hos kanalmurarna är av betydelse för planen? Om en god konstruktiv kondition är en förutsättning för stabiliteten för detaljplanen måste de befintliga kanalmurarnas konstruktiva kondition och stabilitet utredas samt eventuellt behov av åtgärder säkerställas i planen.

Stabilitetsberäkningarna är utförda för befintliga förhållanden. Under förutsättning att byggrätterna för befintliga planer är utnyttjade maximalt (och inga ytterligare byggrätter finns), kan dessa förutsättningar vara tillräckliga. Om så inte är fallet, bör gränsvärden för nyexploatering istället användas vid stabilitetsberäkningarna. Vid genomgång av beräkningsresultat, noterar vi dock att beräkningsresultaten generellt även når upp i nivå för nyexploatering.

Vid beskrivning av stabiliteten för delområde öst (Bilaga CH till geoteknisk utredning, Linje Station Centralen-Station Haga) skriver konsulten att stabiliteten för östra respektive västra kajen mot Lilla Bommens hamn har kontrollerats i tidigare utredning. Säkerhetsfaktorn mot brott uppgår till $F_c=1,2-1,3$ respektive $F_{komb}=1,2-1,3$. Konsulten gör bedömningen att den låga säkerheten inte påverkar den totala stabiliteten för området som berör Västlänken. SGI kan inte värdera konsultens bedömning, eftersom det saknas tillräckligt underlag. Underlaget för konsultens bedömning bör därför tydliggöras.

Vi noterar att trafiklast genomgående har medtagits i beräkningarna även i den kombinerade analysen. Trafiklast (rörliga kortvariga laster) kan normalt försummas vid kombinerad analys i lågpermeabla jordar, jämför IEG 4:2010 och Trafikverkets TK Geo.

Sammanfattningsvis bedömer SGI att de geotekniska förhållandena är sådana att de inte bör utgöra hinder för planläggning. Vi rekommenderar dock att ovanstående kompletteringar och klarläggande genomförs i planskedet.

Detaljplan för Västlänken, tunnelmynningar, schakt m m (ny detaljplan)

SGI noterar att konsulten i den bergtekniska utredningen genomgående har gjort bedömningar utifrån dagsläget. Värdering måste göras på lång sikt och täcka in hela anläggningens livslängd. Samtliga åtgärder som är nödvändiga för att förhindra bergras och/eller blocknedfall som kan påverka planområdet skall säkerställas i planen. Omfattning och typ av åtgärder bör därför tydliggöras och säkerställas i planhandlingarna. Detta omnämns inte i de nu granskade planhandlingarna.

Vi noterar att säkerheten mot skred är för låg för befintliga förhållanden i sektion 1.2 (Tunnelmynning Olskroken, område 1). Förutsatt att detaljplanen genomförs, kommer stabiliteten enligt redovisade beräkningar att vara tillfredställande. Om utformning enligt detaljplanen ej utförs vill vi uppmärksamma på att det här finns behov av att klarlägga eventuellt behov och omfattning av stabilitetsförbättrande åtgärder.

Vi noterar att trafiklast genomgående har medtagits i beräkningarna även i den kombinerade analysen. Trafiklaster (rörliga kortvariga laster) kan normalt försummas vid kombinerad analys i lågpermeabla jordar, jämför IEG 4:2010 och Trafikverkets TK Geo.

I några av stabilitetsberäkningarna ser trafiklasten ut att ha placerats på mothållande sidan, även i odränerad analys. SGI vill se ett tydliggörande av hur trafiklasten har hanterats (pådrivande/mothållande).

Vi noterar att funktionen "Optimized" i beräkningsprogrammet SLOPE/W har använts i flera av beräkningarna. SGI anser generellt att denna funktion inte bör användas.

De planerade trågens utformning och eventuell förankring har direkt påverkan på stabiliteten. Då tråget konstrueras måste hänsyn tas till omgivningsförhållandena. Vi förutsätter att detta löses på godtagbart sätt i detaljprojekteringen.

Vi tolkar det som att porttrycken har ansatts utgående från uppmätta värden och saknar bedömning av om högre porttryck kan uppstå samt effekten av dessa på stabilitetsberäkningarna. SGI föreslår att detta utvecklas och att en känslighetsanalys med avseende på porttryck utförs. Vår bedömning är att det, åtminstone periodvis, skulle kunna uppstå högre porttryck.

Vi noterar att olika jordmodeller har använts för befintliga respektive planerade förhållanden för sektion 1.3 (Tunnelmynning Olskroken, område 1) i den del av sektionen som ligger i närmast anslutning till Skansen Lejonet. Val av jordmodell behöver därför ses över och beräkningar vid behov revideras.

Texten för arbetstunnel/utrymningsväg Korsvägen (område 5) på sid 30-32 i den geotekniska utredningen beskriver inte den nu aktuella tunnelmynningen, som redovisas korrekt i figurerna.

Vi vill uppmärksamma att det på plankartorna och grundkartorna används felaktiga områdesnumreringar i översiktssbilderna.

Sammanfattningsvis bedömer SGI att de geotekniska förhållandena är sådana att de inte bör utgöra hinder för planläggning. Vi rekommenderar dock att ovanstående kompletteringar och klarläggande genomförs i planskedet.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Myndighetsfunktionen

HannaSofie Pedersen

