



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Granskningsutlåtande

Utfärdat: 2018-11-09

Sandra Trzil

Diarienummer: 0637/11

Telefon: 031-368 15 51

Aktbeteckning: 2-5369

E-post: [fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se](mailto:fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se)

### **Detaljplan för Västlänken, station Haga med omgivning inom stadsdelarna Haga, Inom Vallgraven, Pustervik och Vasastaden i Göteborg**

---

## Granskningsutlåtande

### Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 21 juni 2016 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning under tiden 31 augusti – 4 oktober 2016.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: [www.goteborg.se/planochbyggprojekt](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt).

### Sammanfattning

Totalt har cirka 150 yttranden inkommit till stadsbyggnadskontoret under detaljplanens granskningstid. De flesta synpunkter som inkommit rör kultur- och parkmiljön samt träd som påverkas under byggtiden. Cirka 70 personer har skickat samma eller liknande yttrande som nätverket Trädplan Göteborg har skickat in, vilket till stor del berör projektets påverkan på naturvärden och kulturmiljövärden. Två yttranden har inkommit efter granskningstiden. Fastighetsägare och boende har framfört kritik mot Västlänken som helhet, som ifrågasätts med hänvisning till bland annat kostnader, nytta, placering av stationer, möjliga alternativ, miljöpåverkan, påverkan under byggtid, bristfälliga planeringsunderlag och resandeprognoser samt risker såsom sänkta grundvattennivåer och sättningar.

Flertalet inkomna synpunkter är återkommande och likvärdiga och har därför besvarats under de tematiska svaren i granskningsutlåtandet. Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom förtydliganden och mindre justeringar i planhandlingarna.

Kvarstående erinringar finns efter granskning från fastighetsägare och boende som anser att projekt Västlänken inklusive station Haga bör stoppas och att andra alternativ bör utredas. Station Hagas lokalisering, inklusive byggrätten för stationen under mark och möjligheten för uppgångar, är redan fastställd i den lagakraftvunna detaljplanen för järnvägstunneln samt genom den lagakraftvunna järnvägsplanen. Detaljplanen för station Haga hanterar främst utformning av byggnader och allmän plats ovan mark, utifrån de förutsättningar som givits av ovan nämnda planer. Synpunkter som gäller bland annat Västlänken som helhet, Västlänkens nytta, kostnad, kapacitet, restider och alternativa lösningar för Västlänken, ligger utanför området och syftet för aktuell detaljplan.

Några kvarstående erinringar gäller antal parkeringsplatser för bil som minskar på Haga Kyrkogata. I detaljplanens trafikförslag, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gångstråk i hela planområdet, även så långs med Haga Kyrkogata, och bättre tillgänglighet till parkerna. Haga Kyrkoplan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed Haga Kyrkogata, men fortsatt goda möjligheter för tillgänglighets- och korttidsparkering. En intention i trafikstrategin och parkeringspolicyn är att staden ska bli mer attraktiv att vistas i, vilket kan innebära att bilparkering på gator minskar.

Kvarstående erinringar finns från nätverket Trädplan Göteborg och fastighetsägare, boenden och övriga som lämnat samma eller liknande yttrande. De handlar framför allt om byggnadernas påverkan på kulturmiljön och naturvärden utifrån placering, utformning och gestaltning samt byggnadshöjder. Flera synpunkter hänvisar till riksintresset för kulturmiljö och menar att Västlänkens genomförande innebär påtaglig skada på riksintresset. Länsstyrelsen har gett riksintresset för kommunikation företräde vilket innebär att riksintresset för kulturmiljön kommer att påverkas. Utgångspunkten för detaljplanen är att möjliggöra Västlänken och minska de negativa konsekvenserna för kulturmiljön. Stadsbyggnadskontoret bedömer att byggnaderna som medges i planen är anpassade i volym och höjd till omgivande stads- och parkmiljöer samt omgivande och anslutande bebyggelse. Stationsbyggnaderna i Kungsparken och på Pusterviksplatsen är till ytan anpassade till de funktioner som de måste inrymma samtidigt som krav ställs på hänsynstagande till kulturmiljön genom planbestämmelser och gestaltungsprinciper. En av uppgångarna integreras med den nya byggnaden för Handelshögskolan, ett val som gjorts tidigt i arbete med stationens uppgångar, eftersom en integrering i kvarteret ger en mindre påverkan på kulturmiljön i området än en fristående uppgång i anslutande stadsrum skulle göra. Utbyggnaden som medges möjliggör för universitetet att samla och anpassa sin anrika verksamhet till framtidens krav. Byggnaden påverkar omgivningen genom skuggning, men inte till den grad att det skulle innebära en betydande olägenhet, även givet platsens karaktär och läge i staden. Efter granskningsskedet har byggrätten för Handelshögskolan höjts med ytterligare 0,5 meter, för att säkerställa att byggrätten blir ändamålsenlig för tilltänkt funktion och användning. Höjningen innebär en så liten justering att den inte påverkar helhetsgestaltningen och skapar en marginell, knappt märkbar, skillnad i skuggverkan och bedöms därmed som lämpligt.

En kvarstående erinran finns från Västtrafik som efterfrågar en större byggrätt för stationsbyggnaden i Kungsparken. Föreslagen byggrätt kvarstår för att inte ta i anspråk mer av parkmiljön än vad som bedöms nödvändigt, med hänsyn till kulturmiljön.

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

Kontoret bedömer att föreslagna ändringar inte innebär någon väsentlig ändring av planförslaget och att detaljplanen därför kan antas med följande ändringar efter granskning:

- Avgränsningen för W<sub>1</sub> och bro avseende en ny gångbro över Rosenlundskanalen har justerats i bredd. Planbestämmelsen bro har redigerats och kompletterats med angivelse om maximal bredd på bron.
- Trappa ner till cykelgaraget har översvämningssäkrats genom tillägg i planbestämmelserna om lägsta nivå på färdigt golv och v<sub>2</sub> samt genom avtal.
- Ytor där strandskydd upphävs har preciserats, motiverats i planbeskrivning och visas med skraffering i plankartan.
- Högsta totalhöjd för den nybyggda delen av Handelshögskolan har höjts med 0,5 meter. Justeringen är nödvändig för att möjliggöra en ändamålsenlig och funktionell byggnad och bedöms endast marginellt påverka helhetsgestaltning och skuggning på omgivande byggnader.
- Utbredning på utrymmet för teknisk anläggning på taket, betecknat med v<sub>3</sub>, har flyttats drygt 0,5 meter mot öster för att bättre stämma överens med byggnadens kärna. Justeringen bedöms endast marginellt påverka helhetsgestaltningen.
- Användningsgränsen mellan W och LOKALGATA vid Rosenlundskanals norra kant har korrigerats till att stämma överens med kajens nuvarande utbredning.
- Planbestämmelsen om planterbart och körbart bjälklag (ringmark) har förtydligats för att bättre motsvara syftet med regleringen.
- Planbestämmelsen om jorddjup, samt om högsta nivå i meter för underjordiska utrymmen, har kompletterats med att mindre avvikelse i jorddjup kan tillåtas vid lanternin och där trappor och hissar finns under mark.
- Planbestämmelse v<sub>6</sub> har tillkommit i syfte att tillåta uppförande av solpanel och räcke utöver totalhöjd.
- Planbestämmelse n<sub>2</sub> kompletteras med formuleringen ”riskträd får ersättas.”
- Planbestämmelsen n<sub>2</sub> har tagits bort för kastanj i Kungsparken närmast Rosenlundskanalen, då trädet har insjuknat efter granskning av detaljplanen och har tagits bort.
- Upplysning om gällande riktlinjer för vibrationer har blivit en planbestämmelse.
- En hanteringsplan för träd och en skyfallsutredning har tagits fram och kompletterar planhandlingarna.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats i enlighet med de gjorda förtydligandena/kompletteringarna.
- Planbeskrivningen har justerats med hänsyn till de gjorda ändringarna, för att förtydliga ställningstaganden och redaktionellt för bättre läsbarhet och tydlighet.

## Tematiska svar

Under rubrikerna som följer redovisas svar till de synpunkter som återkommer i flertalet inkomna yttranden. I många fall hänvisas ytterligare information till Trafikverket, framförallt kring frågor som hanteras i järnvägsplanen för Västlänken och miljödomen. Trafikverkets handlingar går att hitta på Trafikverkets hemsida, [trafikverket.se/vastlanken](http://trafikverket.se/vastlanken) eller erhållas från Trafikverket. I de fall det hänvisas till planhandlingar, finns dessa att läsa på Göteborgs Stads hemsida, [goteborg.se/planochbyggprojekt](http://goteborg.se/planochbyggprojekt) och är tillgängliga på stadsbyggnadskontoret.

## Processerna

*Detaljplanen för Västlänken, station Haga med omgivning*, denna detaljplan, utgår ifrån beslut, förutsättningar och kunskapsunderlag i flera olika processer som har föregått planen eller pågår parallellt. Nedan sammanfattas vilka processer och hittills tagna beslut som avses, eftersom många av de inkomna synpunkterna berör dessa.

Frågor har inkommit om hur överklagande av detaljplanen går till. Den som är berörd av detaljplaneförslaget har haft möjlighet att påverka planens innehåll vid två tillfällen hittills, samrådet och granskningen. Den som har framfört synpunkter och anser att dessa inte har blivit tillgodosedda kan överklaga detaljplanen efter att kommunen har antagit planen. Detaljplanen kan överklagas under tre veckor, räknat från när kommunen meddelar på sin anslagstavla (kungör) att planen är antagen. Överklagan skickas till stadsbyggnadskontoret, som vidarebefordrar den till den som ska pröva överklagan.

Ett antal synpunkter har kommit in gällande dialogen i projekt Västlänken. För detaljplanens del är kommunikationsföljden rättsligt reglerad i plan- och bygglagen. För allt arbete på stadsbyggnadskontoret såväl som projekt Västlänken bygger kommunikationsstrategin på en öppen dialog med både medborgare och remissinstanser. Stadsbyggnadskontoret samverkar med Trafikverket för att löpande ge en så tydlig och tillgänglig information som möjligt om de pågående processerna och byggnationen.

Synpunkterna har även berört en separat genomförandebeskrivning i enlighet den gamla plan- och bygglagen (1987:10). Aktuell detaljplan följer plan- och bygglagen från 2010 (PBL 2010:900) och i denna finns inget krav på att en separat genomförandebeskrivning ska upprättas. I planbeskrivningen, i kapitlet Detaljplanernas innebörd och genomförande, finns planens genomförandefrågor beskrivna. För genomförandet och byggnationen av Västlänken ansvarar Trafikverket och dessa frågor behandlas i nedan beskrivna processer.

*Ändring av detaljplaner samt detaljplan för järnvägstunneln Västlänken* möjliggör byggandet av järnvägstunneln under mark samt tekniska anläggningar och tunnelmynningar. Detaljplanerna fastställer även stationslägen och placering av uppgångarna. Kommunfullmäktige antog planerna den 28 januari 2016. Planerna har varit överklagade, men vann laga kraft 23 februari 2018 då Mark- och miljööverdomstolen beslutade att inte bevilja prövningstillstånd. Detta innebär att planerna är gällande. Planerna i sin helhet finns på Stadsbyggnadskontorets arkiv och har aktbeteckningarna 2-5281 och 2-5282.

Station Hagas läge och utformning, inklusive byggrätten för stationen under mark och möjligheten för uppgångar, är fastställd i detaljplanerna för järnvägstunneln. Detaljplanen för station Haga tar över dessa bestämmelser och hanterar vidare främst utformningen ovan mark av stationsbyggnaderna och allmän plats samt skydd av värdefulla miljöer och byggnader.

Järnvägsplan för Västlänken redovisar järnvägstunnelns, stationernas och uppgångarnas utformning och lokalisering, mark som behövs tillfälligt och permanent samt åtgärder mot störningar från järnvägen. Järnvägsplanen fastställdes i april 2016 och har vunnit laga kraft i juni 2017, då regeringen beslutade att avslå de överklaganden som kommit in. Regeringens beslut har överklagats till Högsta förvaltningsdomstolen, som 9 oktober 2018 har förklarat att regeringens beslut ska stå fast.

Regeringen har 26 juni 2014 gett sin tillåtlighet till fortsatt planering och byggnation av Västlänken enligt sträckningsalternativet Haga-Korsvägen. Tillåtligheten gav villkor som Göteborgs Stad och Trafikverket har jobbat vidare med i järnvägsplanen och detalj-

planerna. Bland annat ställde 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 och resulterade i att Länsstyrelsen 17 augusti 2015 tillstyrkte järnvägsplanen för Västlänken efter revideringar. Länsstyrelsens bedömning var att järnvägsplanen innebär påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård. I en avvägning mellan riksintresset för kommunikation och riksintresset för kulturmiljövård bedömde Länsstyrelsen att riksintresset för kommunikation ska ges företräde.

Mark- och miljödomstolen gav den 31 januari 2018 Trafikverket tillstånd enligt miljöbalken för anläggandet av Västlänken och Olskrokens planskildhet. *Miljödomen* ger tillstånd och villkor för hur verksamheten ska bedrivas och anläggningarna utformas, bland annat villkor för grundvattenavsänkning, buller, vibrationer och hantering av träd samt ger prövotider. Projektet har även fått verkställighet genom Mark- och miljööverdomstolens beslut 14 maj 2018. Mark- och miljööverdomstolen har 8 oktober 2018 även beslutat att ge Trafikverket möjlighet att i samråd med tillsynsmyndigheten överstiga värden givna i villkoret avseende luftburet buller och stomljud samt att verkställighet fortsätter gälla. Miljödomen är fortsatt överklagad till Högsta domstolen, vars besked väntas komma under hösten 2018, men tills dess får byggnationen fortskrida enligt plan.

## Kulturmiljö och arkeologi

### Kulturmiljö

Hela planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö och utgör sammantaget ett kulturhistoriskt mycket värdefullt och känsligt stadsrum där de mest centrala egenskaperna är:

- Unik grön kil åskådliggör historien
- Intakt stadsplan med inspiration från kontinenten
- Park- och trädgårdshistoriskt värdefull miljö
- Ett viktigt historiskt rum präglad av 1800-talets ideal
- Viktiga visuella samband
- Den befästa stadens fornlämningar

Både Göteborgs Stad och Trafikverket har haft som utgångspunkt att kulturmiljön ska påverkas i minsta möjliga utsträckning.

Trafikverket har ansvarat för att ta fram en Handlingsplan för tillvaratagande av kulturmiljön i arbetet med järnvägsplanen. Handlingsplanen med bilagorna fungerar som styrning när det gäller hanteringen av kulturmiljöfrågor och den övergripande målsättningen är att förebygga skador och minimera påverkan på värdefulla kulturmiljöer samt riksintressen. Även åtgärds- och kontrollprogram inbegrips i projektet.

Arbetet med kulturmiljöfrågorna pågår kontinuerligt i samverkan mellan Göteborgs Stad och Trafikverket samt genom löpande avstämningar med Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet. I denna samverkan har till exempel under våren 2017 ett Handlingsprogram för ett stärkt riksintresse Göteborg Förstärkt: Fästningsstaden tagits fram, som utifrån ett helhetsgrepp föreslår åtgärder för att stärka denna del av riksintresset.

För detaljplanens del har synpunkter och frågor inkommit under granskningen som framförallt berör påverkan på delar av Kungsparken och Haga Kyrkoplan på grund av att byggnationen av tunneln sker i schakt.

För att skydda kulturmiljön och minimera påverkan av byggnationen ställs krav i detaljplanen på att:

- Parkmiljöerna säkerställs genom markanvändningen PARK, vilket inte gällande stadsplan gör.
- Parkmiljöerna skyddas genom planbestämmelserna q<sub>2</sub>, allé<sub>1</sub>, n<sub>1</sub>, n<sub>2</sub>, utökad lovplikt för trädfällning. Utöver dessa säkerställs ett minsta jorddjup ovan tunneltaket om minst 2 meter för att säkerställa att plantering av träd kan ske ovanpå tunneltaket efter byggnationen med undantag för delar där trappor och hissar finns under mark och vid lanternin.
- Trädplantering ska tillkomma på en del av Parkgatan genom planbestämmelse plantering. Bestämmelsen innebär att träd ska planteras inom ytan för ny hållplats i Parkgatan i syfte att sammanbinda Kungsparken och Haga Kyrkoplan visuellt och öka upplevelsen av att de hänger ihop.

Utformning av byggnader och byggnadsverk med stor hänsyn till kulturmiljön säkerställs genom planbestämmelser och gestaltungsprinciper i planbeskrivningen.

I övrigt ställs i detaljplanen krav på särskild hänsyn till kulturmiljön vid uppförande av byggnadsverk, gator, hållplatser och torgytor. Detaljplanen reglerar det som utformningsmässigt är möjligt enligt Plan- och bygglagen (PBL) 4 kap 32 § tredje stycket, som inte ger möjligheter till detaljutformningar utöver ett säkerställande av planens syfte.

I detaljplanen för järnvägstunneln och det medföljande genomförandeavtalet finns krav och villkor som syftar till att säkerställa återställandet av kulturmiljön, exempelvis villkor om minsta jorddjup. Denna bestämmelse återkommer även i denna detaljplan, se punkterna ovan.

Synpunkter har även inkommit som berör den föreslagna trappan norr om Södra Allégatan som leder ner till cykelgaraget under mark på ett av station Hagas mellanplan. En större del av det bedömda antalet cykelplatser behöver finnas i den norra delen av planområdet där flera stora cykelstråk sammanstrålar. Cykelparkeringen placeras under mark för att undvika påverkan på kulturmiljön ovan mark med storskaliga cykelparkeringar. Några olika lägen för cykeltrappan har studerats. Det valda läget fungerar bäst med hänsyn till cykelstråk, utformning och logistik på stationen och ger möjlighet att återplantera allén i sin helhet.

En arkeologisk förundersökning har även gjorts för området för planerad cykeltrappa genom en georadarundersökning, utan att ge några säkra resultat. I samband med byggnation av cykeltrappan kan fornlämning påträffas, och i enlighet med tillåtlighetens villkor 1 ska möjligheten att införliva/synliggöra fornlämningen i anläggningen då studeras.

### **Arkeologi och fornlämningar**

Genom kulturmiljölagen omfattas fornlämningar av ett generellt skydd. Alla markarbeten som innebär ingrepp i en fornlämning eller i ett fornlämningsområde kräver tillstånd enligt kulturmiljölagen. Det innebär att det är förbjudet att utan Länsstyrelsens tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller på annat sätt skada en fornlämning. Det innebär att alla fornlämningar är skyddade och att nyupptäckta fornlämningar skyddas automatiskt utan att något särskilt beslut behöver fattas. Om det under pågående markarbete påträffas en fornlämning måste därför arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen meddelas. På plankartan finns en upplysning angående detta.

Länsstyrelsen beslutade den 9 oktober 2015 om arkeologisk förundersökning för del av RAÄ Göteborg 216. Undersökningarna utfördes i samband med lokalisering av nya permanenta platser för träd i Kungsparken, respektive beslut kopplat till provlyft av träd och rotkartering i Allén, Kungsparken och Haga Kyrkoplan. Göteborgs stadsmuseum utförde undersökningarna i oktober och november månad 2015. Inga fasta strukturer såsom murar eller liknande framkom på de djup som schakten berörde. Resultatet från

undersökningen har varit vägledande för fortsatt arbete med placering av träd avseende läge och djup, vilket ska ske i samråd med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen bedömde att de förundersökta schakten/delarna av fornlämning RAÄ 216 inte längre omfattas av kulturmiljölagens bestämmelser. För omgivande och ej undersökta delar av fornlämningen, inklusive jordlager under urschaktad nivå, kvarstår lagskydd enligt 2 kap. kulturmiljölagen.

Länsstyrelsen meddelade, 2015-10-30, att inga ytterligare förundersökningar är motiverade i arbetet med detaljplanen. Bedömningen grundar sig bland annat på att undvika ingrepp i den känsliga park- och allémiljön som kan skada träd, att inte ytterligare störa framkomligheten för kollektiv- och persontrafik inklusive gång- och cykeltrafik, liksom att utredningar fortfarande pågår för vissa av de åtgärder som planeras.

Länsstyrelsen har vidare, 2017-08-14, gett Trafikverket tillstånd för ingrepp i fornlämning i samband med trädflytt, med villkor om arkeologisk undersökning i form av schaktövervakning, samt 2018-02-19 tillstånd för ingrepp i fornlämning med villkor om arkeologisk undersökning för byggnation av järnvägstunnel. Arbetena med schaktövervakning i samband med trädflytt pågår under hösten 2018.

För ett fåtal träd som behöver flyttas för genomförande av detaljplanen har Länsstyrelsen 2018-06-07 meddelat Göteborgs Stad tillstånd för ingrepp i fornlämning, med villkor om arkeologisk undersökning i form av schaktövervakning. För berörda träd har Göteborgs Stad även erhållit dispens för ingrepp i allé genom beslut från Länsstyrelsen 2018-05-28.

## Träd och grönområden

Ett stort antal synpunkter under granskningen har rört träden på Haga Kyrkoplan och i Kungsparken som påverkas av genomförandet. I arbetet med detaljplanen har frågorna om kultur- och parkmiljön varit i huvudfokus samtidigt som planen ska möjliggöra riksintresset för framtida järnväg. I detaljplanen skyddas parkmiljöer inklusive trädbeståndet.

Träd och trädmiljöer utgör en viktig del i såväl naturmiljö som kulturmiljö. De är bärare av både sociala, kulturella och miljömässiga värden. Som beskrivs ovan under *Kulturmiljö*, är de också en betydande del i definitionen av riksintressets värden.

Inom området där järnvägstunneln byggs i öppet schakt kommer träd som påverkas flyttas eller ersättas. Det säkerställs med planbestämmelser, krav på marklov och genom avtal.

Om ett träd går att flytta beror på många faktorer, men framförallt trädens storlek och skick, läs mer om trädinventering nedan. Alla träd kommer inte kunna återplanteras på exakt samma plats på grund av att nya funktioner kommer att finnas på markytan. Några kan komma att flyttas eller ersättas inom parken eller på någon annan lämplig plats i staden. Ambitionen är att återskapa parkmiljö och särskilt den gröna kopplingen mellan Haga Kyrkoplan och Kungsparken, genom strategiskt placerade nya träd, så stora som det är möjligt att tekniskt hantera. Däremot kommer det att ta många år innan ersättningsträden uppnår samma storlek som de befintliga kvarvarande träden, vilket bedöms som en stor påverkan på parken och kulturmiljön. Förlusten av de stora träden har också stor påverkan på naturmiljön.

Parkerna och träden har i gällande stadsplan inget skydd, med undantag för de träd som ingår i allén och omfattas av det generella biotopskyddet. För de träd som berörs av schaktarbetet och omfattas av biotopskydd söks dispens för flytt/fällning. I planförslaget skyddas både Kungsparken och Haga Kyrkoplan.

## Trafikverkets och Göteborg Stads arbete med träd

I arbetet med både detaljplanen och järnvägsplanen har trädinventeringar skett, handlingsplan upprättats och flera program arbetats fram.

En av bilagorna till järnvägsplanens *Handlingsplan för tillvaratagande av kulturmiljön* 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. I steg 3 revideras planen för respektive träd utifrån gällande förutsättningar inför att skydd, flytt eller nedtagning av trädet genomförs. Steg 4 handlar om att återställa efter avslutad byggtid, där tillfälligt flyttade träd flyttas tillbaka och nedtagna träd ersätts med nya. 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 i parker och alléer under byggandet av Västlänken*. Villkor 31 i miljödomen stipulerar att träd som berörs av verksamheten ska hanteras enligt detta åtgärdsprogram, att programmet ska hållas uppdaterat och revideringar ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten, Länsstyrelsen, får medge avvikelser från åtgärdsprogrammet.

Åtgärdsprogrammet, daterat 2015-05-15, reviderat 2018-05-09, går ner på individnivå, dvs visar på hur varje träd ska hanteras 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.

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.

Genomförandeavtalet för detaljplanerna för järnvägstunneln som tecknats mellan Trafikverket och staden hänvisar till handlingsplanen och åtgärdsprogrammet för bevarande av träd, enligt ovan. Genomförandeavtalet reglerar att Trafikverket ska ersätta staden för träd som tas ner och för skador som kan uppkomma på mark och träd i samband med järnvägsprojektet.

Vid inventering av träd utmed Västlänkens sträckning har alla träd som påverkas ingått. Följande avgränsningar har gjorts vid inventeringen och sammanställningen av antalet träd:

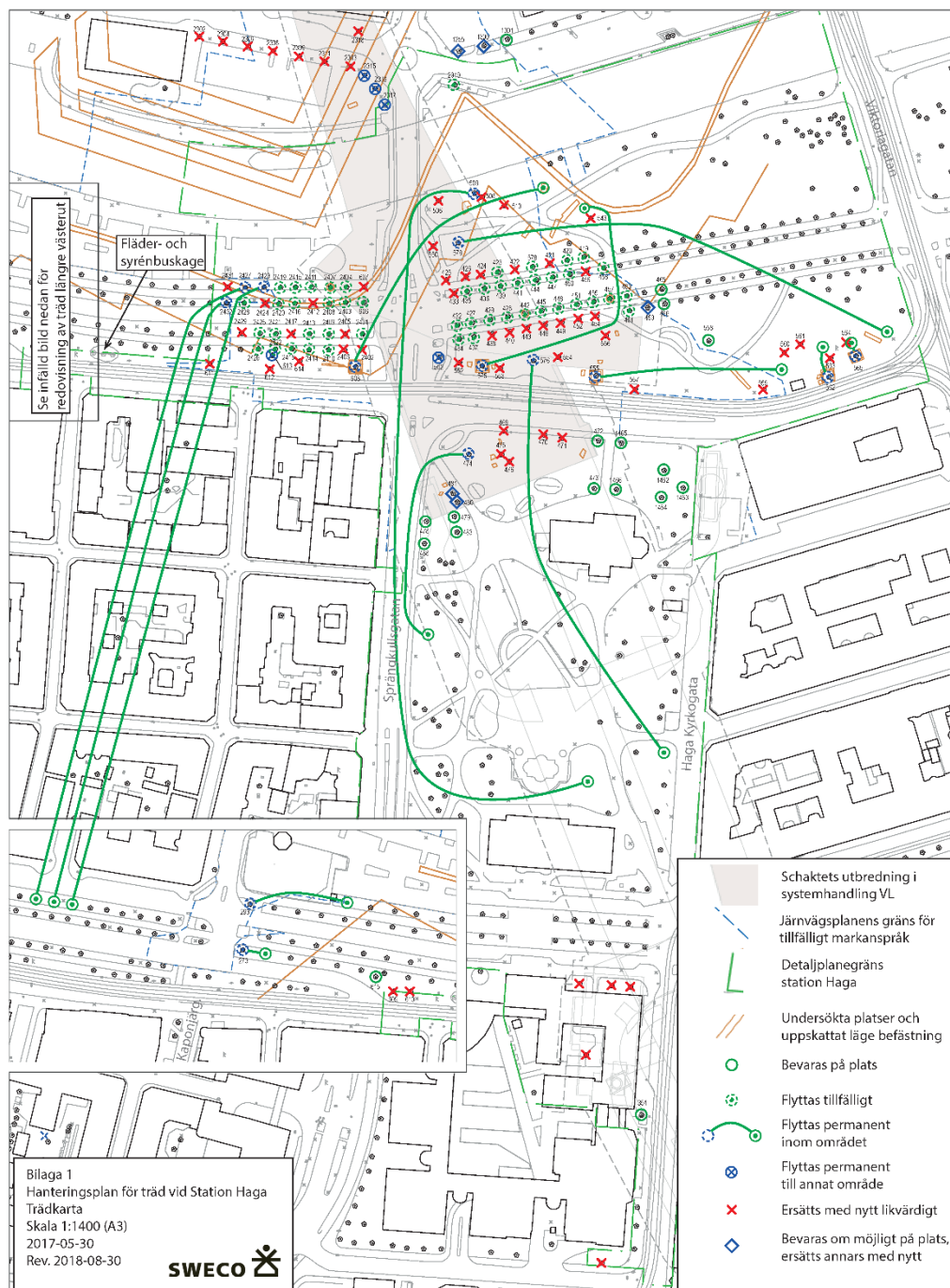
- Träd som står innanför Västlänkens linjesträckning
- Träd som står inom områden för tillfällig nyttjanderätt samt träd som står strax utanför gränsen för tillfällig nyttjanderätt, ca 4-10 m ifrån beroende på hur omgivningen ser ut.

Inom planområdet har trädundersökningar gjorts för att få information om trädens plats-specifika förutsättningar, rotsystemets utbredning och markens egenskaper. Ett antal större träd i Kungsparken och på Haga Kyrkoplan har bedömts klara flytt. Arbetet med

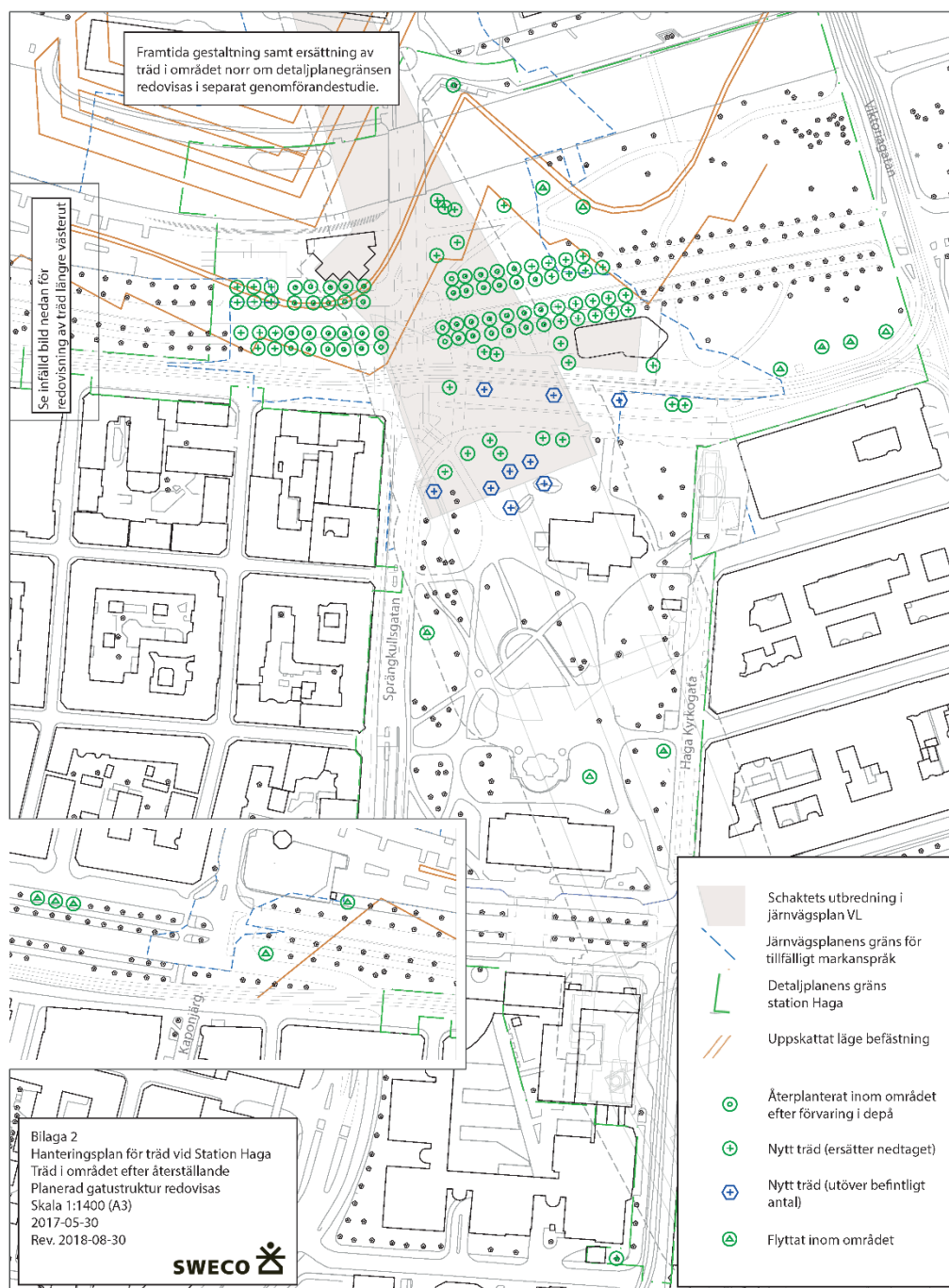


att förbereda dessa påbörjades under våren 2016 och har pågått i etapper för att de ska hinna bygga upp och stärka sitt rotsystem i den rotklump som tillsammans med trädet flyttas under hösten 2018.

För detaljplanen har en hanteringsplan för träd tagits fram och bilagts planhandlingarna, *Hanteringsplan för träd, fördjupning vid Västlänkens station Haga, Sweco 2018-08-30*. I hanteringsplanen finns en beskrivning av hur varje enskilt träd inom planområdet påverkas av planens genomförande. Denna utgår ifrån ovan nämnda kunskapsunderlag och hanterar både träd som påverkas av järnvägsprojektet och utbyggnad enligt detaljplanen.



Kartbilden ovan visar hur träd bevaras, flyttas eller ersätts som en följd av planens genomförande, *Hanteringsplan för träd, Sweco 2018-08-30*.



Kartbilden ovan visar hur träd ska planteras, återplanteras eller ersätts när stationen är byggd, Hanteringsplan för träd, Sweco 2018-08-30.

## Stationsbyggnaden i Kungsparken

Hand i hand med de synpunkter som inkommit gällande kulturmiljön och träden i Kungsparken, som påverkas på grund av Västlänkens byggnation, har också inkomna synpunkter varit ifrågasättande till storleken och utformningen av stationsbyggnaden i Kungsparken.

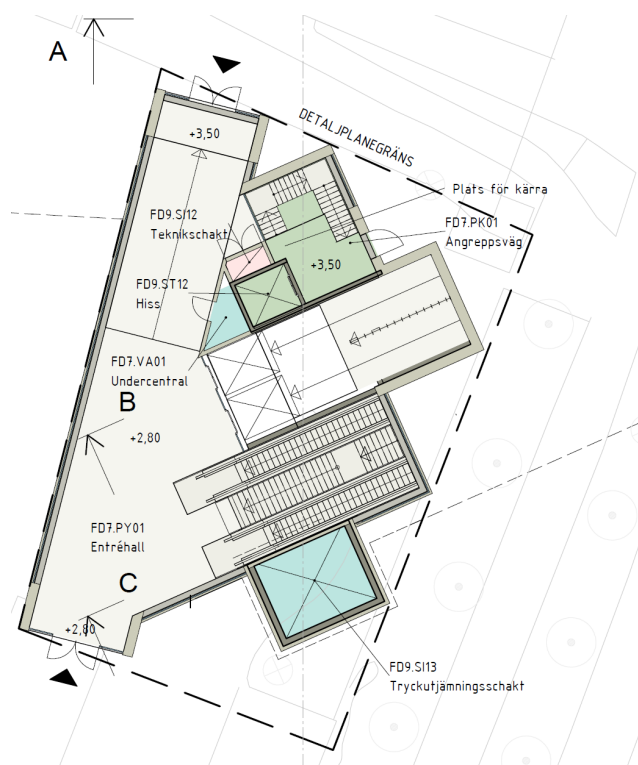
Storlek på byggnaderna föranleds av flera olika aspekter som har vägts samman och som redovisas mer utförligt framförallt här och även förtydligas i planbeskrivningen. I arbetet med järnvägsplanen och detaljplanerna har läget på stationen och uppgångarnas läge och storlek studerats och optimerats bland annat med hänsyn till den omgivande känsliga kulturmiljön, målpunkter som kan nås, dimensionering utifrån utrymningskrav,

trygghet och säkerhet samt samordning av olika funktioner. Stationens och plattformarnas läge ger en naturlig spridning av resenärer till målpunkterna i norr och söder. Detta ger en överblickbar plattform med trappor och hissar i plattformsäändarna. I söder integreras uppgången i en nybyggnad inom Handelshögskolans kvarter. I norr finns genom ett mellanplan möjlighet att fördela resenärerna mot annan kollektivtrafik och vidare till stadskärnan och Södra Älvstranden. Uppgångarna samverkar också i situation av utrymning vid exempelvis brand, särskilt de två uppgångarna i norr vars kommunikationsytor och trappor behövs samtidigt i en sådan situation. För att klara utrymning i en och samma uppgång i norr skulle en enskild större byggnad krävas vilket inte är möjligt med hänsyn till den befintliga stadsstrukturen.

Ett annat ställningstagande för att värna kulturmiljön och skapa tydlighet och trygghet på platsen är att för respektive uppgång samla alla funktioner som behövs för stationen och uppgången i en byggnad som begränsas i höjd. De två stationsbyggnaderna i norr inrymmer på detta sätt, utöver trappor, hissar och kommunikationsytor, även olika tekniska anläggningar samt andra nödvändiga funktioner exempelvis ytor för Räddningstjänstens insatsväg.

I stationens huvuduppgång inryms även ytor för utökad resenärsservice som gynnar kollektivtrafikresenärer, förbipasserande och parkbesökare och bidrar till tryggheten vid bytespunkten. I detaljplanens *Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys* (SKA/BKA) nämns att en ny byggnad med verksamheter och service bidrar till att skapa liv på platsen med folk i rörelse under fler av dygnets timmar. Nya vistelsekvaliteter skapas genom en omvandling av platsen. Byggnad och torg kan med en medveten gestaltning, tillsammans med en ökad tillgänglighet till bytespunkten, göra att Kungsparken blir en plats för tillfälligt uppehåll och möten.

Byggnadernas yta har avvägts med hänsyn till funktionerna som behöver inrymmas och påverkan på kulturmiljön. Utformningsbestämmelser och gestaltungsprinciper finns för respektive byggnad med utgångspunkt i kulturmiljön och den specifika karaktären på varje berörd plats.

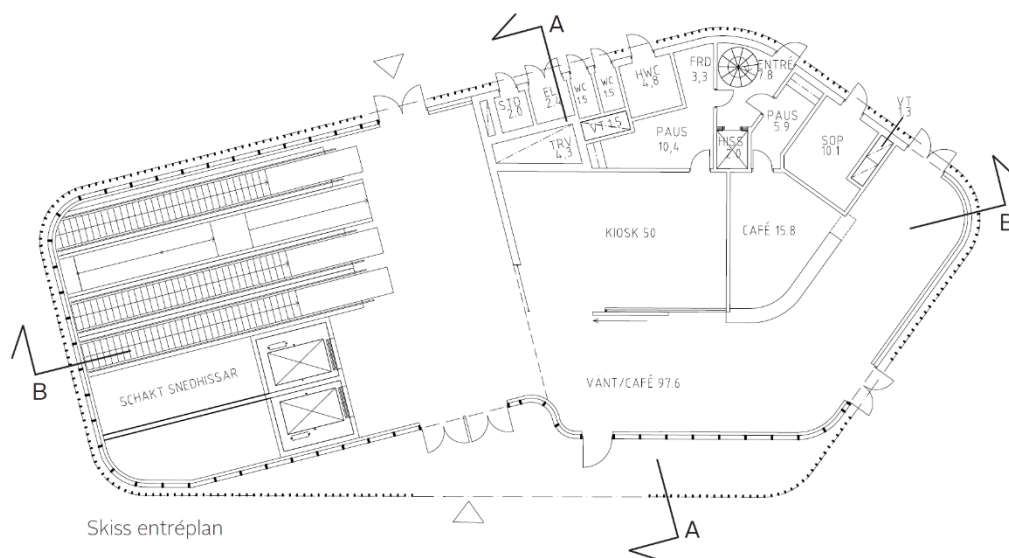


*Bilden visar möjlig utformning och disposition av ytor i stationsbyggnaden vid Pustervik, Trafikverket.*

Stationsbyggnaden på Pusterviksplatsen föreslås vara 450 kvm och huvuddelen av ytan upptas av ytor för stationens tillgänglighet och utrymning; trappor, hissar och kommunikationsytor. Uppgången föreslås ha två entréer för att vända sig både mot angränsytan i väster och stråket över Rosenlundsbron mot stadskärnan i öster. Byggnaden ansluter till olika marknivåer på den västra och den östra sidan, vilket smidigt kan överbryggas i den kommunikationsytan som löper mellan de två entréerna. Räddningstjänstens insatsväg med tillhörande trappa och hiss ryms också här, ett tryckutjämningschakt och andra mindre tekniska anläggningar.

Mer än halva den föreslagna ytan på 495 kvm för stationsbyggnaden i Kungsparken upptas av kommunikationsytor, trappor och hissar från stationen som även krävs för utrymning. Till Västlänken hör även mindre tekniska anläggningar och schakt. Resterande ytan upptas av resenärsservice i form av en väntyta på ca 100 kvm som ett mindre café samutnyttjar, en kiosk, tillhörande baktytor, toaletter och soprum. Med andra ord upptar ytor för resenärsservice och toaletter ca 240 kvm ovan mark vilket kan jämföras med storleken på bytespunkterna vid Drottningtorget och Korsvägen, som Länsstyrelsen i sitt yttrande hänvisar till, med ytorna på ca 120 kvm resp. 340 kvm inkl. skärmtak. Resenärsservice bidrar till att skapa en attraktiv och trygg bytespunkt och möjligheten att inrymma två lokaler är viktigt för att säkerställa tryggare arbetsmiljö för personalen.

För att minimera ytbehov ovan mark kommer förråds-, städ- och serviceutrymmen om totalt ca 120 kvm vara placerade i källarplan. Detta är dock inte optimalt ur arbetsmiljösynpunkt menar Västtrafik, som ansvarar för denna stationsbyggnad, men är nödvändigt för att hålla nere byggnadens storlek ovan mark.



*Bilden visar möjlig utformning och disposition av ytor i stationsbyggnaden vid bytespunkten i Kungsparken, Västtrafik.*

I plankartan finns bestämmelser som reglerar nockhöjd, exploateringsgrad ovan mark samt krav på att byggnaden med formgivning, materialval och färg ska ta särskild hänsyn till omgivande kulturmiljö. En hänvisning ges också till de gestaltungsprinciper i planbeskrivningen som tagits fram för byggnaden och som utgått från platsens kulturmiljövärden, se planbestämmelse f<sub>2</sub> på plankartan. Gestaltungsprinciperna i planbeskrivningen har omarbetats redaktionellt för bättre tydlighet och läsbarhet.

Göteborgs Stad, Trafikverket och Västtrafik har samverkat kring utformning av bytespunkten och trafikförslag i anslutning till de två uppgångarna och i framtagande av kvalitets- och gestaltungsprogram. Parterna har som intention att i samverkan utlysa en

projekttävling som omfattar byggnaderna och den allmänna platsen mellan Haga Kyrkoplan och Rosenlundskanalen i syfte att få en sammanhållen och excellent gestaltning som tar hänsyn till områdenas karaktär och kulturmiljö.

## **Påverkan under byggtid**

I många yttranden lyfts störningar och påverkan som uppstår under projektets byggtid. Byggtiden som avser järnvägsanläggningen hanteras av Trafikverket. Trafikverkets entreprenör följer de krav på utförandet avseende buller och andra störningar samt hänsyn till kulturmiljön som ställs i järnvägsplanen, miljödomen och lagstiftningen.

I järnvägsplanen redovisas principiella tekniska lösningar, en möjlig etappvis utbyggnadsordning samt vilka ytor som kan komma att användas under byggtiden för byggbodnar, ytor för arbetsfordon etc. Detaljlösningar har tagits fram i förfrågningsunderlaget och bearbetas av Trafikverkets entreprenör inför byggnation.

Trafikverket och Göteborgs Stad samverkar under byggskedet för att upprätthålla tillgänglighet och framkomlighet samt minimera påverkan på boendekvalitet i närheten av byggarbetsplatserna.

Trafikverket ansvarar för att förhandla och skriva erforderliga avtal med de fastighetsägare och nyttjanderättshavare som berörs av järnvägsplanen.

De mest påtagliga och största störningarna på stadsmiljön kring station Haga uppkommer främst under byggnation av betongtunneln. På grund av det öppna schaktet uppstår en långvarig påverkan på trädmiljöer, trots att så mycket som möjligt görs för att skydda träd på plats, flytta tillfälligt eller permanent och möjliggöra återplantering. Påverkan när det gäller störningar som buller, damning, byggtransporter är övergående, men arbetena kommer att pågå i olika etapper under flera år.

## **Skadedjur**

En konsekvens av allt byggarbete som pågår i en stad, såväl husbyggnad som tunnel- och brobygge, är att råttor och skadedjur syns mer i stadsmiljön. Det hanteras och ansvaras för inom ramen för Göteborgs Stads skadedjursbekämpning. Att man bygger betyder inte att antalet råttor ökar, utan att de kan bli mer synliga eftersom vibrationer och sprängningar gör att de rör på sig mer. Skulle Trafikverket få problem med råttor på någon av arbetsplatserna, hanteras detta på plats av respektive entreprenör. Staden kan utifrån Trafikverkets byggplaner, inom ramen för sina avtal, planera för ev. skadedjursbekämpning.

## **Buller, stömljud, vibrationer och luft**

Riktvärden för luftburet buller, stömljud och vibrationer har fastställts i miljödomen. Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket att utföra kontroller av buller och vibrationer.

Under byggskedet kommer störningarna att vara mer omfattande. Vibrationer vid spottning, 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.

En utgångspunkt i projektet är att byggtransporter ska ske med så liten påverkan som möjligt för boende i staden. Därför har föreslagna transportvägar valts med utgångspunkt att transportererna ska undvika mindre gator med bostadsbebyggelse samt nå det övergripande vägnätet så fort som möjligt. På större vägar späds lastbilarnas ljudbidrag

ut med övrig trafik och ger då ett mindre tillskott till den totala bullernivån. Byggtransporter kan förekomma även under tider med lite övrig trafik och kan då upplevas som särskilt störande för boende.

Vid tunneldrivningen av alla bergtunnlar finns risk för att det kommer att uppstå höga stomljuds nivåer inom bostäder och lokaler i närheten. Nivåerna varierar beroende på hur nära marken tunneln går, bergförhållanden, grundläggning och byggnadsstomme för hus samt hur omfattande arbetena är på varje plats.

Trafikverket ställer krav på att entreprenören håller rent, vidtar dammningsbekämpande åtgärder, har krav på fordon och arbetsmaskiner, planerar transportvägar för fordon, mäter luftkvalité direkt utanför schakten och har ett utarbetat åtgärdsprogram för luft som följs upp. Trafikverket har inga krav på filterbyte och utför först och främst dessa proaktiva åtgärder.

### **Trafik under byggtid**

Göteborgs Stad har kontinuerlig samverkan med Trafikverket kring trafik som påverkas av byggarbetsplatserna. Under byggnation kommer trafiken att påverkas med avstängningar, omläggningar, tillfälliga hållplatser. Ambitionen är att upprätthålla tillgänglighet till samhällsfunktioner och god framkomlighet för alla trafikslag med fokus på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, utryckningsfordon, leveranser.

### **Geoteknik och byggnation i schakt**

I Trafikverkets miljöansökan beskrivs byggmetoder i jord. Generellt kommer schakt i lera utföras inom temporära stödkonstruktioner ned till grundläggningsnivå. Från den nivån anläggs sedan betongtunnelkonstruktionen. När tunneln är klar återfylls schakten och markområden ovan tunneln återställs. Där schakten innebär små djup kan det bli aktuellt att jordschakter utförs med slänt. Djupa jordschakter kommer i huvudsak att utföras inom täta stödkonstruktioner. Stödkonstruktionen syftar dels till att säkerställa schaktstabiliteten och minska deformationer, dels till att begränsa inläckaget till schaktgropen och därmed minska risken för oönskade grundvattennivåsänkningar i området utanför schaktgropen. Områden som ställer höga krav på tillgänglighet kan komma att byggas på så vis att tunnelns tak kan gjutas på stödkonstruktionens väggar så snart schakten nått nivån för tunneltakets undersida. Resterande schakt och byggande utförs därefter under tunneltaket. Tillfälliga stödkonstruktioner kan inte förutsättas bli helt täta, medan permanenta konstruktioner kan betraktas som täta.

### **Masshantering**

Trafikverket ansvarar för att ta fram planer för masshantering och masstransporter i samråd med Länsstyrelsen och Staden.

Byggnationen av Västlänken ger upphov till ett överskott av både berg och jord som behöver transporteras bort från bygget. För att minska kostnader och omgivningsstörningar har anläggningen optimerats för att minska masshanteringen. Det övergripande målet är att Västlänkens massor ska utgöra samhällsnytta som konstruktionsmaterial inom regionen.

Trafikverket har tagit fram en plan för masshanteringen som utgör den plan enligt tillåtligheten som följer av villkor 2 i tillåtlighetsbeslutet. I planen beskriver Trafikverket bland annat mottagningsplatser för respektive typ av överskottsmassa och vilka transportvägar som ska användas.

Det överskott av bergmassor och jord som blir över när Västlänken byggs kan delas in i fem delar, bergmassor samt jord- och lermassor som klassificeras enligt fyra nivåer utifrån hur förorenade de är.

Bergmassorna såldes 2016 och blev därmed en intäkt för projektet. Trafikverket har nu också upphandlat mottagare för de förorenade jord- och lermassorna som går till företag som specialiserar sig på att ta hand om denna typ av massor. För den renaste klassificeringen av jord- och lermassorna pågår det ett arbete att hitta lämpliga mottagningsplatser. Ett antal avtal är tecknade men arbetet att hitta placeringar för de oförorenade massorna kan komma att pågå en tid in i byggnationen.

Transporter från projektets olika arbetsområden kommer att ske med hjälp av tåg, sjöfart eller lastbil. Arbetsområdena för Västlänken ligger i nära anslutning till större vägar och transporterna kommer därför snabbt kunna ledas ut i det övergripande vägnätet. Mer information kring hur masshantering avses ske finns på Trafikverkets hemsida som kommer att uppdateras allt efter hand.

### **Grundvatten**

I miljödomen finns villkor, åtgärder och krav som ska följas så att byggnader, kultur- eller naturvärden inte skadas på grund av grundvattenavsänkning. Sättningskador kan bland annat uppstå till följd av grundvattensänkning. Trafikverket har tagit fram ett kontrollprogram för grundvatten som beskriver åtgärdsnivåer som bland annat är anpassade efter nivån på byggnaders rustbäddar. Dels till följd av rötskador på trägrundläggningar, dels till följd av så kallade konsolideringssättningar i leran. I projekteringsskedet utformar Trafikverket 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.

### **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 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 nyttjanderättshavare ska vara ekonomiskt skadelösa under och efter järnvägsbygget och att Trafikverket hanterar intrångs- och ersättningsfrågor utifrån gällande lagstiftning.

Inom detaljplanens område kommer denna att medge bildandet av nya fastigheter. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att den föreslagna markanvändningen är den långsiktigt mest lämpliga, i enlighet med de vägningar mellan intressen som ska göras enligt Plan- och bygglagen. Ett genomförande av detaljplanen går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av marken enligt bestämmelserna i miljöbalken och med hänsyn till riksintressen. Detaljplanens genomförande orsakar inte i sig några skador för enskilda.

Formerna för skaderegleringen med hänsyn till påverkan från grundvattenbortledning har bemötts i miljödomen.

Trafikverkets ansvar kan innebära att de utför förebyggande åtgärder, åtgärdar 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.

Själva bygget av Västlänken kan upplevas som störande. I vissa fall kommer Trafikverket att kunna erbjuda ersättningsboende under begränsad tid. Även skador i form av påverkan på verksamhet, till exempel genom minskad tillgänglighet, kan uppkomma. Några yttrande kräver kompensation för en eventuell värdeminskning som de menar att störning under byggtid skulle kunna medföra. Hantering av frågan om störning under byggtid hanteras av Trafikverket. Trafikverket kommer under byggtiden att ha en särskild funktion för skadehantering för att fastighetsägare, hyresgäster enkelt ska kunna ta kontakt gällande skadefrågor och negativ påverkan. En näringsidkare som anser sig ha en skada till följd av Västlänkens byggnation ska anmäla detta till Trafikverket. Trafikverket kan komma att ersätta exempelvis inkomstbortfall om orsakssamband finns mellan skadan och projektet samt om skadan är ersättningsgill. Trafikverket följer det regelverk som finns, men en viss påverkan som med många andra byggprojekt är något som en verksamhet får tåla.

Befintliga anläggningar för bergvärme som är i konflikt med tunnarna har behandlats 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.

## **Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken**

En stor del av inkomna privatpersoners yttranden under granskningstiden har varit övergripande kritik till projektet Västlänken.



Efter granskningen av detaljplan för station Haga genomfördes har flera processer gällande Västlänken avslutats. Så har exempelvis järnvägsplanen för Västlänken och detaljplanerna för järnvägstunneln vunnit laga kraft. Station Hagas läge och utformning är redan fastställd i detaljplanerna för järnvägstunneln samt i järnvägsplanen.

Trafikverket har även fått tillstånd enligt miljöbalken för anläggandet av Västlänken. Miljödomen är fortsatt överklagad till Högsta domstolen, vars besked väntas komma under hösten 2018, men tills dess får byggnationen fortskrida enligt plan.

Synpunkter som gäller frågor som ligger utanför omfattning för detaljplanen för station Haga, bland annat alternativa lösningar för Västlänken, placering av stationer, Västlänkens nytta, Västlänkens kostnad, kapacitet, restider, prognoser om resande mm, kommenteras därför inte vidare i detta granskningsutlåtande.

### **Stationslägen**

Flera yttranden har ställt sig frågande till behovet av en station i Haga och undrar över motivet för stationen. Station Haga ligger i tätbebyggda centrala Göteborg med många boende och arbetsplatser, närhet till stadens kärna, universitet, skolor, kultur, nöjen, handel samt omtyckta park- och stadsmiljöer. I närheten av station Haga finns de nya utvecklingsområdena kring Skeppsbron och Norra Masthugget som kommer att innehålla såväl bostäder som verksamheter. Station Haga avlastar Brunnsparken då resenärer till och från de västra och sydvästra delarna av staden får bättre möjligheter för pendling i och med det nya kollektivtrafiknavet som skapas.

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

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

Redan när Västlänken står klar år 2026 räknar Trafikverket med runt cirka 15 000 av- och påstigande per dygn för station Haga. Totalt räknar Trafikverket med ungefär 75 000 av- och påstigande per dygn för Västlänkens tre stationer, varav cirka 20 000 för station Haga. Siffrorna utgår från ett scenario när även andra nödvändiga satsningar i regionen är genomförda, som till exempel en planerad utbyggnad av dubbelspårig höghastighetsjärnväg Göteborg-Borås. Dessa siffror gäller endast för Västlänkens stationer och inkluderar inte den övriga lokaltrafiken.

I maj 2018 har Trafikverket meddelat att station Haga kommer att byggas med fyra spår redan från start inom den befintliga budgeten. Tidigare har man räknat med att stationen bara förbereds för fyra spår.

## **Kostnader**

Kostnaden för projektet är beräknad till 20 miljarder kronor i 2009 års prisnivå, vilket Trafikverket håller fast vid. Samhällsekonomi har redovisats både i samband med järnvägsutredningen och inför arbetet med de nationella planerna 2010 och 2014. 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 i enlighet med de tecknade avtalen.

## **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 folkomröstningen 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 berörda parter med hur stadens lokala kollektivtrafik kan stärkas. Målbild Koll 2035 som antogs av de tre kommunfullmäktige i Göteborg, Mölndal och Partille, beskriver hur kollektivtrafikens stamnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet för de tre kommunerna fram till år 2035, då antalet invånare väntas ha ökat med 200 000 och antalet arbetstillfällen med 200 000. Västlänken ligger med som en grundförutsättning i arbetet med målbilden.

## **Västlänken som riksintresse**

Trafikverket pekar ut riksintressen för kommunikation enligt Miljöbalken 3 kap. 8 §. 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 vattenområden 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. Det är länsstyrelsen som har det samordnande ansvaret för statens olika intressen och detta innebär att länsstyrelsen kan behöva bedöma vilket riksintressen som ska ha företräde framför ett annat riksintresse om de inte går att samordna.

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

Länsstyrelsen ansvarar för att bevaka statliga intressen och är den myndighet som bedömer huruvida en åtgärd kan innebära påtaglig skada eller inte. Länsstyrelsen har tillstyrkt Trafikverkets järnvägsplan som efter detaljplanens granskningskede även har fastställts. 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 ska ges företräde. Länsstyrelsen bedömer att projektet Västlänken uppfyller den del av villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut för Västlänken som är rimlig att hantera inom ramen för järnvägsplanen.

Både järnvägsplanen, och denna detaljplan, har anpassats så långt det är möjligt för att minimera en påverkan på riksintresset för kulturmiljö, för mer information se under rubriken *Kulturmiljö och arkeologi*.

## **Miljökonsekvensbeskrivningens alternativ**

### **Nollalternativ**

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

### **Studerade alternativ**

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

## **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**

Fastighetsnämnden tillstyrker detaljplanen under förutsättning att synpunkter under överväganden beaktas. Fastighetsnämnden godkänner inte genomförandefrågorna då ett antal frågor av betydelse för genomförandet återstår att avtala mellan Trafikverket och Göteborg Stad. Anledningar specificeras nedan under genomförandefrågor.

## **Genomförandefrågor**

Byggnationen av Västlänken finansieras genom Västsvenska Paketet. Hur finansieringen ska delas upp bestäms genom Medfinansieringsavtalet samt Blockavtal 1 och 2. Inblandade parter avser att upprätta fler avtal som beskriver hur Västsvenska Paketets budget ska användas. Dessutom avses ett projektavtal för Västlänken upprättas under 1-2 kvartalet 2017.

I detaljplanen finns allmän plats. Vem som ansvarar för utbyggnad samt drift och underhåll bör säkerställas i avtal mellan parterna innan genomförandet av detaljplanen. Ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och Göteborgs Stad gällande utbyggnad och drift av kvartersmark för cykelgarage och dess uppgång bör regleras i kommande genomförandeavtal.

Detaljplanen för station Haga kan medföra utgifter för Göteborgs Stad, i första hand för anläggande av allmän plats och utveckling av stadsrummet i anslutning till stationsläget. Det omfattar bland annat utgifter för utbyggnad/standardhöjning av buss- och spår-vagnshållplats, ombyggnad av gator, torgytor, parker och anläggande av parkering för bil och cykel i den mån dessa inte finansieras av Västsvenska paketet eller täcks av eventuellt exploateringsbidrag.

## **Överväganden**

I samrådsyttrandet framhöll fastighetskontoret att Pusterviksplatsen bör prövas för en framtida bebyggelse och en planbeställning för detta har lämnats in till stadsbyggnadskontoret. Förfrågan om att planlägga Pusterviksplatsen, delen som berörs av denna detaljplan samt resten av platsen som huvudsakligen upptas av parkeringen, hanteras enligt stadsbyggnadskontorets rutiner för förprovning och ärendet räknar man kunna ta upp till byggnadsnämnden för beslut om planbesked under hösten 2016. För att säkerställa en bra helhetslösning för platsen behöver de strategiska arbeten som pågår, i form av trafiknätsplan och stadsutvecklingsprogram för södra centrum, klargöra förutsättningar och samband. Fastighetskontoret förutsätter att den påbörjade förprovningen angående framtida bebyggelse på Pusterviksplatsen beskrivs i samband med att detaljplanen förs upp för antagande till Kommunfullmäktige. Kontoret vill då att samband, koppling till detaljplanen för station Haga och utfallet av gjord planbeställning redovisas.

### **Kommentar:**

*Finansiering av åtgärder som inte ingår i Västsvenska paketet kommer att klarläggas och avtalas om med Trafikverket. För utbyggnad av allmän plats har en genomförandestudie tagits fram och investeringen ska beslutas av kommunfullmäktige samtidigt som detaljplanen antas.*

*Denna detaljplan möjliggör funktionerna för station Haga på Pusterviksplatsen. Det avser dels byggnad innehållande stationsentré, ytor för tekniska anläggningar och insatsväg för Räddningstjänsten dels ytor för angöring väster om byggnaden. Fastighetskontoret har sedan granskning dragit tillbaka den gamla planbeställningen och inkommit med en ny ansökan om att planlägga Pusterviksplatsen väster om denna detaljplan, som hanteras enligt stadsbyggnadskontorets rutiner för förprovning.*

## **2. Göteborg Energi AB**

Med dotterbolag har tagit del av ovan nämnda detaljplan och lämnar synpunkter enligt nedan.

### **E1**

GENAB har befintliga anläggningar så som kablar och transformatorstationer inom området av vilka några kommer att behöva flyttas på grund av exploateringen. E-områden

finns för transformatorstationer inom detaljplanen. Det kommer att krävas kapacitetshöjande åtgärder i samband med planens förverkligande. I fortsatt planarbete bör hänsyn tas till GENAB:s behov av utrymme för ledningsstråk. För befintliga och nya elanläggningar inom kvartersmak ska ledningsrätt upplåtas.

### **Fjärrvärme**

Befintlig fjärrvärmeledning som korsar Rosenlundsbron ska i förberedande entreprenad läggas om. Denna omläggning bör ej ske under eldningssäsong eftersom den är en stamledning som förser stora delar av Göteborg med fjärrvärme. För de nya byggrätterna finns det möjlighet att ansluta till fjärrvärme men då behövs en ny fjärrvärmecentral och dess effektbehov behöver utredas. Göteborg Energi kommer att ansöka om ledningsrätt för befintliga och omlagda fjärrvärmeledningar inom planområdet.

### **Fjärrkyla**

Inget att erinra.

### **Gas**

GEGAB påpekar att det i projektet pågår projektering av omläggningar av gasledningar och att det ska tas i beaktande att det finns gasledningar i området. De hoppas på att det finns samordningsplanering så att flytt av gasledningar och regulatorstationer endast behöver ske en gång.

GothNet har inget ytterligare att tillägga men hänvisar till tidigare remissvar i samrådet.

### **Kommentar:**

*Synpunkten noteras och vidarebefordras till Trafikverket för kännedom i det pågående arbetet med projektering av järnvägstunneln.*

## **3. Göteborgs Hamn AB**

Har inga synpunkter på planförslaget men vill delge följande information då planen har en koppling till Göteborgs hamn och dess utveckling.

Göteborgs Hamn AB, Trafikverket och Göteborgs Stad, Fastighetskontoret har i samförstånd valt att bryta den avsiktsförklaring som skrevs mellan parterna den 12 maj 2014 om att nyttja överskottsmassor från Västlänken för att bygga ut en ny hamnterminal vid Risholmen. Motiven är bland annat att Göteborgs Hamn AB inte kan svara upp mot Trafikverkets önskemål om att ta emot överskottsmassor från Västlänken redan under 2018. Den samlade bilden för Göteborgs Hamn AB innehåller även en mängd osäkerheter vilket gör att Hamnbolaget behöver mer tid för att förbereda ett projekt i denna omfattning. Göteborgs Hamn AB har dock för avsikt att jobba vidare med att utveckla hamnverksamhet vid Risholmen i enlighet med bolagets strategiska utvecklingsplan.

För att anlägga Västlänken och tillhörande järnvägsanläggningar måste verksamheter vid Gullbergsvass området flyttas under byggskedet och med största sannolikhet inte återskapas efter att Västlänken byggts. Givet stadens och andra intressenters målbilder skapar byggnationen av Västlänken utrymme för stadsutveckling i det skedet att Västlänken är färdigställd. Vid Gullbergsvass området finns Göteborgs Kombiterminal och godsterminal Göteborg Norra. Dessa terminaler planeras att omlokaliseras till Ytterhamnområdet. Detta enligt överenskommelse mellan Göteborgs stad och Trafikverket. Förhandlingar pågår för att reglera detta i avtal mellan parterna.

### **Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*

*För kommentar gällande masshantering se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

#### **4. Göteborgs Spårvägar AB**

Anser att detaljplanen ger en markant förbättrad framkomlighet i spårvagnstrafiken på sträckan Järntorget-Hagakyrkan jämfört med nuvarande utformning av gaturummet.

Påtar att s-kurvor generellt inte bör användas på grund av försämrad åkkomfort och ökad risk för fallolyckor även i lägre hastigheter. Dessa är särskilt olämpliga i närheten av hållplatser eftersom resenären, som rest sig eller ännu inte satt sig, samtidigt utsätts för såväl sidokrafter som retardations- och accelerationskrafter. Dock föreslås två s-kurvor i spårvägsspåren, mellan Ö:a Skansgatan och Skolgatan samt omedelbart väster om hållplatsen Hagakyrkan. S-kurvan vid Sprängkullsgatan är dessutom placerad i GC-korsningen, där spårvagnarna kan komma att behöva göra kraftiga inbromsningar. Man påtar därför vikten av att placering och utformning av spåren (exv. kurvradier och klotoider) i den kommande detaljplanen stödjer en hög åkkomfort och säker resa.

Anser att hållplatslängden i detaljplanen, om möjligt, bör anpassas för två 45-metersvagnar. I nuvarande trafikförslag finns plats för kombinationer av 30- och 45-metersvagnar.

Påtar att spårvagnar som kör från Hagakyrkan mot Viktoriabron, liksom idag, måste kunna köra utan att stanna i korsningen Viktoriagatan/Nya Allén. En 45-metersvagn som måste stanna vid Nya Allén blockerar stora delar av spårkorsningen Parkgatan/Viktoriagatan och i bussgatan. Man påtar att detta, tillsammans med korsande busstrafik i spåret, gör denna delsträcka ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt mycket komplex, vilket måste beaktas i den kommande detaljplaneringen.

#### **Kommentar:**

*Trafikkontoret har tagit fram en genomförandestudie av trafikförslaget som även inkluderar en riskanalys för spårvägarna.*

#### **5. Idrotts- och föreningsnämnden**

Nämnden har inga synpunkter på detaljplanen.

#### **6. Kretslopp och Vatten**

Yttrande från Göteborgs Stad Kretslopp och Vatten på delegation från Kretslopp och vattennämnden.

Kretslopp och vatten önskar att det stryks att Kretslopp och vatten kan få kostnader för flytt av återvinningsstationen, då man inte kan använda taxepengar till återvinningsstationer. Man anser att det hade varit att föredra om framtida kostnad för flytt hade varit utredda.

Man betonar att det behöver arbetas vidare med hur avfallshämtning ska ske ifrån entrébyggnad i Kungsparken. Om inget planstöd ges för dagvattenanläggningar måste dagvattenutredningen vara ett underlag i projekteringen och det måste vara ett krav att dagvattenanläggningar utformas för de ytor som utredningen anger.

Man betonar att angöring för sopbilar till entrébyggnad vid Kungsparken är mycket svår och att hänsyn måste tas till hur avfallshämtning ska kunna ske i detaljutformning av platserna. Avstämning behövs med Kretslopp och vatten i detta arbete.

Kretslopp och vatten har i nuläget antagit att det blir tre nya, separata fastigheter som behöver VA-anslutning – två ovan mark och en under mark. Man bedömer allmän VA-ledningsombyggnad inom planområdet till 340 meter för att ansluta de tre tillkommande fastigheterna. Utöver detta sker omfattande ledningsomläggningar för stationen.

Man påtalar att den nya dagvattenutredning tydligt visar volymer dagvatten som måste fördröjas från de olika avrinningsområdena samt hur tillfredsställande rening kan uppnås. Även om placering och typ kan komma att justeras, är det viktigt att dagvattenanläggningarna uppfyller kraven i utredningen.

Man framför att det är viktigt att tillse att nivåer och höjdsättning i planen säkerställs med avseende på framkomlighet och översvämning av byggnader. Till underkant bjälklag ska det finnas en marginal på 20 cm vid översvämning från regn med 100 års återkomsttid.

Kretslopp och vatten hänvisar till sitt föregående yttrande där man påminde om avstånd mellan träd och ledningar, med avseende på illustrationen där träd är inritade vid planerade ledningsstråk.

Man påtalar att byggnaden på Pusterviksplatsen samt stationsfastigheten inte kan anslutas med självfall då de ligger lägre än närmsta huvudledning för spillvatten och ingen omläggning av spillvattenledningar planeras. Detta innebär att en tryckspillsledning behöver byggas. Dricksvattenanslutning kan ske enligt projekterat underlag i Nya Allén och dagvattenledning finns i anslutning till fastigheterna. Den andra byggnaden i Kungsparken kan beroende på stationens utformning under mark anslutas med självfall öster ut till både spillvatten och dagvatten. Dricksvatten finns i anslutning till fastigheten.

Påtalar att avlopps nätet inom kvartersmark skall utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. För att anslutning med självfall skall tillåtas skall färdigt golv vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt. Kretslopp och vattens fördröjningskrav för dagvatten ska uppfyllas innan anslutning till allmänt ledningsnät. Krav vad gäller avskiljning av föroreningar i dagvattnet ska vara uppfyllt.

Man betonar att ledningsomläggningar som beror av Västlänken inte ska belasta VA-kollektivet.

#### **Kommentar:**

*Det har justerats i genomförandedelen i planbeskrivningen vem som kan komma att stå för kostnader för flytt av återvinningsstation.*

*Fortsatt tät kontakt med Kretslopp och Vatten kommer att krävas i arbetet med avfallshandtering samt projektering av kommande byggnader och anläggande av allmän plats. Dagvattenutredningen kommer att ligga till grund för detta arbete.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

## **7. Kulturnämnden**

Nämnden sänder förvaltningens synpunkter som sitt eget yttrande, vilka sammanfattas nedan. Kulturförvaltningen menar att planförfattarna skapat en bra detaljplan utifrån de givna förutsättningarna men att byggandet skapar oundvikliga negativa konsekvenser för kulturmiljön. Kulturförvaltningen anser även att de justeringar som gjorts är förbättringar ur ett kulturmiljöperspektiv även om de inte kan upphäva de negativa konsekvenserna.

### **Arkeologi**

Arbetet med att illustrera och förtydliga befästningen i den nya stadsbilden är väsentligt och måste få ta plats i gestaltningen om det bedöms vara ett bra sätt att stärka förlorade kulturmiljövärden.

## **Pusterviksplatsen**

Kulturförvaltningen vill lyfta vikten av att Pusterviksplatsen även prövas som allmän plats/park. Kulturförvaltningen ser ytan som en mycket viktig pusselbit i omvandlingen av västra centrum, stråket Haga station/Röda Bryggan/Järnvågen. Kulturförvaltningen föreslår att målsättningen för Pusterviksplatsen är att den utvecklas till en generationsöverskridande mötesplats.

### **Kommentar:**

*Ett samarbete pågår mellan Trafikverket och Staden om hur fästningsstaden kan lyftas fram. Arbetet tar ett helhetsgrepp, vilket innebär att åtgärderna kan komma att föreslås både i anslutning till station Haga och i andra relevanta historiska stadsrum. Arbetet kommer att pågå under hela byggskedet.*

*Fastighetskontoret har sedan granskning inkommit med en ansökan om att planlägga Pusterviksplatsen väster om denna detaljplan, som hanteras enligt stadsbyggnadskontorets rutiner för förprovning.*

## **8. Miljöförvaltningen**

Yttrande från Miljöförvaltningen på delegation från Miljö- och klimatnämnden.

Miljöförvaltningen betonar att man utgår ifrån att kompensationsåtgärderna utformas enligt principen ”no net loss”, att naturvärdena inte försämras jämfört med nuläget. I första hand ska träden bevaras, i andra hand flyttas för att sedan flyttas tillbaka, i tredje hand flyttas till annan plats i närområdet, i fjärde hand flyttas till annan plats i staden och i sista hand ersättas med likvärdiga träd.

Miljöförvaltningen betonar att en anmälan av dagvattenanläggningen kommer behöva göras till miljöförvaltningen. I allmänhet anser man att riktvärden i skriften ”Miljöförvaltningens riktlinjer och riktvärden för utsläpp av förorenat vatten till recipient och dagvatten” i första hand ska uppnås vid utsläppspunkten.

Man anser fortsatt att det bör finnas planbestämmelser som reglerar att tak ska vara utformade för att fördröja dagvatten, eftersom gröna tak utöver dagvattenhantering också kan bidra till stadens biologiska mångfald och minskade bullernivåer.

Man ser positivt på markanvändningen med det aktuella förslaget kommer ändras från huvudgata till torg då det ger en bättre framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik.

Man ser också positivt på att innergårdar mitt emot Handelshögskolan inte får förändrad ljudnivå enligt trafikbullerutredningen med förslaget.

### **Kommentar:**

*Det har gjorts ett stort arbete för att minimera påverkan på parkmiljöer och träd samt möjliggöra återplantering av träd. Planhandlingarna har sedan granskning kompletterats med Hanteringsplan för träd, fördjupning vid Västlänkens station Haga, Sweco 2018-08-30. Se även Tematiska svar under rubriken Träd och grönområden.*

*Planbestämmelser som reglerar fördröjande tak har diskuterats i arbetet, men avfärdats då det främsta behovet kring utformningen har varit att anpassa bebyggelsen till den känsliga kulturmiljön. Planen anger fortsatt att dagvatten ska fördröjas inom fastigheter, vilket innebär att en taklösning som fördröjer dagvatten är fullt möjlig att genomföra om denna gestaltas på ett sätt som anpassas till gestaltungsprinciperna.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*



## 9. Park- och naturnämnden

Förvaltningen är positiv till att kapaciteten för kollektivtrafiken ökas och att det blir enklare och snabbare för människor att resa kollektivt i staden och regionen. Förvaltningen är också positiv till att Haga Kyrkoplan och Kungsparken får skyddsbestämmelser.

Förvaltningen vill påpeka att den negativa påverkan på befintliga park- och trädmiljöer som planförslaget innebär ska minimeras och att nödvändiga tillkommande ytor och anläggningar vid genomförande utformas på parkernas villkor så att parkkaraktären på platsen bevaras och stärks i ett långsiktigt perspektiv.

Förvaltningen har analyserat detaljplanen ur olika perspektiv och menar att planen är positiv ur ett barn-, jämlikhets-, mångfalds- och omvärldsperspektiv. Ur ett miljöperspektiv är detaljplanen positiv då den gynnar ett ökat kollektivtrafikresande. Det måste dock säkerställas att den negativa påverkan på befintliga park- och trädmiljöer, natur- och kulturvärden samt sociala värden minimeras. Vid utveckling av staden är det viktigt att de ekosystemtjänster grönytor och träd står för idag bevaras och utvecklas i så stor utsträckning som möjligt. Det handlar bland annat om rening av luft, rening och fördröjning av dagvatten, biologisk mångfald och rekreativvärden. Det är därför viktigt att bevara så många träd som möjligt vid ett genomförande av planen.

### **Kommentar:**

*Synpunkterna noteras.*

*Det har gjorts ett stort arbete för att minimera påverkan på parkmiljöer och träd samt möjliggöra återplantering av träd. Planhandlingarna har sedan granskning kompletterats med Hanteringsplan för träd, fördjupning vid Västlänkens station Haga, Sweco 2018-08-30. Se även Tematiska svar under rubriken Träd och grönområden.*

## 10. Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten finner det angeläget att fortsätta dialogen kring områdets trafiklösningar. Detta med anledning av att föreslagna trafiklösningar påverkar insatsförmåga och framkomlighet vid räddningstjänstupdrag.

Räddningstjänstens bedömning är att ventilationsschakt för både avgaser och brandgaser skall utformas med hänsyn till risker för människor som vistas i byggnader och i trafikmiljön.

Räddningstjänsten vill framhålla vikten av att effektiv räddningstjänst i en urban miljö är beroende av ett väl fungerande brandpostnät utformat enligt gällande regelverk och järnvägsplanen.

### **Kommentar:**

*Synpunkterna noteras.*

*Under arbetet med den fortsatta utformningen och projekteringen inom Göteborgs Stad och i Trafikverkets fortsatta arbete med utformningen av tunnelanläggningen sker löpande kontakt med Räddningstjänsten för att säkerställa att säkerhets- och framkomlighetsbehov uppfylls.*

## 11. Stadsdelsnämnden i Centrum

Korsningen Allétråket/Sprängkullsgatan är en komplex trafikmiljö. Förvaltningen vill framhäva vikten av att en överblickbar trafikmiljö, som tryggt kan användas av såväl barn som funktionsvarierade, skapas.

Det är viktigt att trygghetsperspektivet beaktas genomgående i utformningen av station Haga.

Trygghetsperspektivet är viktigt för förvaltningen. Stationsmiljöer under mark är på många sätt ett nytt fenomen i Göteborg. Förvaltningen efterfrågar att dessa miljöer analyseras och utreds för att få bättre insikt i hur trygghet kan skapas under mark. Förvaltningen saknar också analys ur ett trygghetsperspektiv vad det gäller att skapa trygghet på en plats där det tidvis visas stora folkmassor, och som tidvis är folktom.

Det går inte att utläsa hur mångfalds- och jämställdhetsperspektivet har undersökts och påverkat detaljplanen.

Stadsdelsnämnden tillstyrker detaljplanen.

**Kommentar:**

*Synpunkterna noteras och förs vidare till det fortsatta arbetet med utformning, gestaltning och projektering av miljöerna i och kring stationsuppgångarna. I grunden finns det utredningsunderlag som tagits fram under planarbetet, i form av framförallt Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, Gestaltningprogram och Kvalitetsprogram. Det har inte tagits fram någon specifik utredning som behandlar mångfalds- och jämställdhetsperspektiv, men perspektiven har inarbetats inom andra aspekter. Västlänken bedöms underlättas för resor kopplade såväl till hemarbete som arbetspendling och därmed bidra till jämställdheten. I jämförelse gynnas kvinnor som grupp av att det blir enklare att resa kollektivt då de inte har tillgång till bil i lika stor utsträckning som män, även om hushållet har bil. Västlänken kommer att stärka möjligheten för olika grupper att resa och mötas vilket gynnar samspel och integration. Samtidigt kan boendesegregationen förstärkas om boendekostnaderna ökar i centrala Göteborg. De nya stationerna kommer troligen att bidra till utveckling av verksamheter och förtätning av bostäder i närområdet, vilket koncentrerar resurser till de centrala stadsdelarna.*

## **12. Stadsdelsnämnden i Majorna-Linné**

Förvaltningen menar att förslag till detaljplan för Haga till största delen är positiv för Göteborg och områdena runt stationen och tillstyrker därför remissen. Förvaltningen önskar att följande synpunkter ska beaktas i det fortsatta arbetet.

Korsningen Sprängkullsgatan och Alléstråket är fortsatt högtrafikerad med många olika trafikslag i en komplex gatuväv. Detta är stora barriärer för barn vilket påverkar deras hälsa och utveckling negativt. Förvaltningen menar att om en kombinerad gång- och cykelbana ska finnas ska det vara tydligt att cykling sker på de gåendes villkor.

Kungsparken är idag en oattraktiv plats att besöka för barn, främst på grund av trafikens påverkan vad gäller buller, luftkvalitet och som barriär. Här finns också få platser som är formade för att uppmuntra barns lek och aktivitet. Redan idag råder brist på grönytor i denna del av staden vilket kommer att förstärkas om planerna på ytterligare bostäder i närområdet förverkligas. Förvaltningen anser därför att Pusterviksplatsen bör omvandlas till park vilket också vore en lämplig kompensationsåtgärd för minskningen av grönyta i Kungsparken. Det vore även önskvärt att minska hastigheten för biltrafiken i Alléstråket.

**Kommentar:**

*Synpunkterna noteras.*

*Arbete pågår inom trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret med de övergripande utformningarna av Alléstråket och trafiknätet. Inom denna detaljplan har utgångspunkten varit att inom den befintliga historiska stadsstrukturen förtydliga och förbättra framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafiken, vilket bland annat visar sig i utformningen av en torgyta i korsningen mellan Sprängkullsgatan och Alléstråket.*

*Fastighetskontoret har inkommit med en ansökan om att planlägga Pusterviksplatsen väster om denna detaljplan, som hanteras enligt stadsbyggnadskontorets rutiner för förprovning.*

### **13. Trafiknämnden**

Trafiknämnden anser att trafikförslaget i planen behöver vidareutvecklas i takt med att strategiska trafikeringsfrågor besvaras. Det bedöms säkerställt att tillräckliga stråk kan skapas för den ökande gång-, cykel- och kollektivtrafiken. Flexibilitet för framtida trafiklösningar finns.

Trafikytorna föreslås zonindelas för att öka uppmärksamheten. Trots detta grepp är övergångsstället på Nya Allén, mellan Rosenlundsbron och Viktoriagatan som visas i illustrationsritningen, inte lämpligt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det krävs en trafiksignal och refug mellan körfälten för att övergången ska bli trafiksäker.

Runt alléstråket måste barriäreffekter och mållkonflikter studeras noga för att staden skall lyckas skapa en attraktiv stadsmiljö. Övergångsstället mellan Rosenlundsbron och Viktoriagatan är inte lämplig ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och det krävs en trafiksignal och refug mellan körfälten menar trafikkontoret. Det är viktigt att stråken för fotgängare blir säkra, trygga och gena.

Eftersom cykeltrafikens målbild är att antalet resor tredubblas till 2035 måste Sprängkullsgatan och Alléstråket ha tillräckliga bredder för att klara framtidens cykelströmmar. Placeringen av pendelcykelstråket i allén behöver studeras i sin helhet. Särskild omsorg och tydlig utformning av korsningspunkterna mellan kollektivtrafiken och viktiga gång- och cykelpassager krävs.

Biltrafikens frihetsgrader i nord-sydlig riktning begränsas enligt förslaget, vilket ger upphov till något längre körväg för exempelvis västergående trafik på Nya Allén som ska söderut till Sprängkullsgatan. Detaljplaneförslaget medför att drygt 35 bilplatser försvinner på gatan. Frågan om hur boendeparkering ska lösas på sikt behöver lyftas i ett större sammanhang. Ökningen av busstrafiken ställer krav på utförande av gatubeläggning för att minimera buller- och vibrationsstörningar.

### **Ekonomi**

Detaljplanen påverkar kommunens investeringsekonomi för utveckling av stadsrummet i anslutning till stationsläget samt för resenärsfunktioner såsom cykelparkering under mark. Trafiknämnden får utgifter för åtgärder på allmän platsmark och kan få utgifter inom vattenområde och kan komma att få utgifter för flytt av en återvinningsstation.

Detaljplanens påverkan på kommunens drifts- och förvaltningsekonomi är framförallt tillskottet cykelparkering under mark.

Det pågår arbete med gränsdragning för ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och Göteborgs stad, att avgränsa de delar som är investeringar för västlänken i staden och vad som är ordinarie stadsutveckling samt att inom trafikkontoret avgränsa vad som skall räknas som investering och vad som är driftsmedel.

Trafikkontoret påpekar att detaljutformningen av de nya miljöerna särskilt bör beaktas gällande säkerhet och orienteringsförmåga för barnen i området.

Trafikkontoret bedömer att detaljplanen är positiv ur ett jämställdhets-, mångfalds-, miljö- och omvärldsperspektiv.

Ett tilläggsyrkande Dnr 2959/14 från M och L som ej bifölles finns bifogat till detta yttrande.

**Kommentar:**

*Synpunkterna noteras.*

*Illustrationen visar en möjlig utformning som ryms inom planen. Det som är viktigt att lyfta är att denna ger en inriktning och idébild som är kopplad till gestaltungsprinciper och tankar om hur platsen ska utformas. Trafikkontoret har gjort en förprojektering och genomförandestudie med kalkyl för de investeringar som behövs för att anlägga allmän plats enligt intentionerna i detaljplanen och trafikförslaget. Genomförandestudien har konstaterat att detaljplanens trafikförslag är genomförbart och godkänts av Trafiknämnden 27 september 2018. Investeringen ska beslutas av Kommunfullmäktige samtidigt som detaljplanen antas.*

**14. Lokalförvaltningen**

Inga synpunkter

**15. Higab**

Higab är positiva till de justeringar som gjorts efter samråd. Higab har tagit del av detaljplanen och anser att frågan om angöring till fastigheten samt på- och avstigningszon behöver belysas ytterligare.

Higab menar också att Göteborgs stad i denna process måste bjuda in Higab och berörda hyresgäster i samtalen kring tillfälliga trafiklösningar för att säkerställa att pågående verksamheter påverkas minimalt. Denna process bör beskrivas och förankras.

**Kommentar:**

*Staden bedömer att det finns goda möjligheter att lösa angöring till fastigheten.*

*I övrigt noteras synpunkten.*

**Statliga och regionala myndigheter m.fl.****16. Försvarsmakten**

Har inget att erinra i ärendet.

**17. Göteborgsregionen**

Göteborgsregionen har inget att tillföra utöver de synpunkter som framfördes i samråds-skedet.

**Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*

**18. Lantmäterimyndigheten**

Påpekar att koordinatkryss eller koordinatangivelser i karta saknas. Framför också att det i planbeskrivningen står att ledningsrätter på kvartersmark ska upplåtas med ledningsrätt. Lantmäterimyndigheten konstaterar att det saknas u-områden i plankartan.

**Kommentar:**

*Plan- och grundkarta kompletteras med koordinatkryss.*

*Inga ledningsrätter är aktuella inom kvartersmark, plankartan kompletteras inte med u-områden. Planens genomförandebeskrivning justeras.*

**19. Länsstyrelsen**

Länsstyrelsens granskningsyttrande har bilagts.

## Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Avseende riksintresset för kulturmiljövård bedömer Länsstyrelsen i yttrandet inför prövning av Västlänkens järnvägsplan att det kommer att skadas påtagligt genom ett genomförande av projektet Västlänken. I en avvägning mellan riksintresset för kommunikation och riksintresset för kulturmiljövård bedömer Länsstyrelsen att riksintresset för kommunikation ska ges företräde.

Detaljplanen behöver säkerställa att påverkan på riksintresset för kulturmiljövård begränsas så långt möjligt. Ingreppet i Kungsparken är fortfarande stort. För detaljplanen krävs en redovisning av handlingsplan för omflyttning av träd samt skarpare reglering av den nya bron över Vallgraven. Redovisning av alternativa placeringar av nedgång till cykelgarage samt en tydligare redovisning av anledningen till behovet av storleken på stationsbyggnaderna i Kungsparken och Pustervik krävs också.

Kommunen avser att upphäva strandskyddet inom hela planområdet. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning om att hela planområdet är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Planen behöver förtydligas vad beträffar särskilda skäl för och utsträckningen av upphävande av strandskyddet.

Länsstyrelsen bedömer att cykeltrappan måste översvämningssäkras i detaljplanen eftersom den inte ingår i järnvägsplanen. Åtgärder mot vibrationer måste också säkerställas.

### *Motiv för bedömningen*

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap 10§

Länsstyrelsen befarar att:

- Riksintresset för kulturmiljövård kommer att skadas påtagligt med avseende på att en detaljerad redovisning av hanteringen av träd saknas, ny bro över Vallgraven inte är tillräckligt reglerad, alternativa placeringar av nedgång till cykelgaraget saknas och en mer detaljerad redovisning av varför ytorna behövs för stationsbyggnaderna saknas.
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser.
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion, med avseende på att översvämningssäkring av cykeltrappan saknas och åtgärder för vibrationer inte säkerställs.

## Synpunkter på granskningshandlingen

### *Riksintresset för kulturmiljövård*

Avseende riksintresset för kulturmiljövård bedömer Länsstyrelsen att det kommer att skadas påtagligt genom ett genomförande av projektet Västlänken. I en avvägning mellan riksintresset för kommunikation och riksintresset för kulturmiljövård har Länsstyrelsen bedömt att riksintresset för kommunikation ska ges företräde. För en fullständig redovisning av Länsstyrelsens bedömning och avvägning hänvisas till Länsstyrelsens yttrande inför prövning av järnvägsplan för Västlänken 2015-08-26 (Dnr 343-20081-2015).

I regeringens beslut om tillåtlighet för Västlänken (2014-06-26) villkoras bland annat att negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsmiljön inklusive parker och grönområden så långt möjligt begränsas och att berörda fornlämningar så långt möjligt ska bevaras, synliggöras och införlivas i den nya anläggningen. Länsstyrelsen anser att villkoret fortfarande inte har fått tillräckligt stort genomslag i aktuell detaljplan.

Länsstyrelsen ifrågasatte under samrådet starkt storleken på stationsbyggnaderna i Kungsparken och Pustervik. Byggrätten för byggnaden i Kungsparken har efter samrådet utökats ytterligare, en motivering till detta saknas i handlingarna. Gestaltungsprinciper för stationsbyggnaderna har tagits fram, principer för markbeläggning saknas dock, men i övrigt bedömer Länsstyrelsen dem som tillräckliga. Övriga synpunkter på stationsbyggnaderna kvarstår sedan samrådsyttrandet.

Länsstyrelsen efterlyser fortfarande en beskrivning av behoven av ytor för samtliga funktioner i stationsbyggnaden. De måste finnas tydliga motiv till den yta/volym för byggnaderna som tillåts i planen. Länsstyrelsen har som jämförelse studerat ytorna på byggnaderna för resenärsservice på Drottningtorget och Korsvägen, deras ytor är ca 120 kvm respektive ca 340 kvm (inklusive skärmtak). Mot bakgrund av detta är det mycket svårt att förstå behovet av så stora byggnader i Kungsparken och vid Pustervik, vilket måste klargöras.

Vidare har Länsstyrelsen i samrådsskedet efterfrågat alternativa placeringar av nedgång till cykelgaraget, vilket kvarstår.

Nedgången till stationen på västra delen av Haga Kyrkoplän är borttagen och markdjupet är säkerställt till två meters djup, vilket Länsstyrelsen anser är positivt.

Rörande den nya bron över Vallgraven är plankartans W1-område orimligt väl tilltaget. W1-området behöver således minskas och brons utformning regleras ytterligare. Länsstyrelsen anser att gestaltungsprinciperna måste preciseras ytterligare eftersom de är mycket generella. I handlingarna anges bland annat att ”bro och stråk ska vara en del av rörelsen genom den engelska parken och samspela med dess böljande former”. Som vägledande gestaltungsprincip är det otydligt vad som avses och ger allt för stort utrymme för tolkning. Ett antikvariskt bedömningsunderlag för gångbroar över Vallgraven har tagits fram, vilket behöver vara till grund för detaljplanens gestaltungsprinciper.

Parken har fått en övergripande q<sub>2</sub>-bestämmelse och det finns även ett fåtal träd som har en planbestämmelse om att träden inte får fällas. Länsstyrelsen förstår att planen av praktiska skäl behöver vara flexibel men för att Länsstyrelsen ska kunna bedöma om påverkan på riksintresset för kulturmiljövård är minimerat behöver en handlingsplan för fällning, omflyttning och nyplantering av träd presenteras som en del av underlaget till planen. En konsekvens baserat på detta underlag behöver också redogöras för i miljökonsekvensbeskrivningen. Denna handlingsplan behöver, liksom Länsstyrelsen tidigare påpekat, också ta hänsyn till fornlämningar på platsen vilket Länsstyrelsen har framfört i sitt yttrande inför prövning av Västlänkens järnvägsplan.

Länsstyrelsen anser att Göteborgs Stad på ett tydligare sätt kan uttrycka vad den prövning av synliggörandet och införlivandet av fornlämning, som anges i planbeskrivningen, innebär.

### *Strandskydd*

Inom planområdet anger kommunen att strandskyddet återinträder (10 a § i lag (1998:811) om införande av miljöbalken) när den gamla stadsplanen upphävs. Kommunen avser att upphäva strandskyddet inom hela planområdet och åberopar som särskilt skäl för kvartersmark och allmän platsmark att området redan är ianspråktaget på ett sätt

som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, och för bron och dess grundläggning åberopas att dessa måste ligga i eller vid vatten. Kommunen bedömer inte att allmänhetens tillträde till området förändras, och inte heller att livsvillkoren för djur- och växtliv väsentligen förändras.

Länsstyrelsen delar inte kommunens uppfattning att det inträdda strandskyddet inom planområdet kan upphävas i sin helhet med stöd av de särskilda skäl som kommunen angivit. Länsstyrelsen bedömer att för den del av planområdet som tas i anspråk för anläggandet av Västlänken, torde det finnas ett angeläget allmänt intresse (vilket i så fall måste framgå av planhandlingarna). Emellertid bedömer Länsstyrelsen att de delar av planområdet som utgör parkmark och vattenområde och som inte berörs av anläggandet av Västlänken inte kan anses vara ianspråktaget på ett sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Plankarta och planbestämmelser bör klart utvisa var strandskydd inträtt och i vilka delar det kan upphävas.

Vidare innehåller miljökonsekvensbeskrivningen ingen redogörelse för planens eventuella påverkan, effekter och konsekvenser för strandskyddets syften, vilket utgör en brist.

#### *Översvämningssäkring cykeltrappan*

Då cykeltrappan inte omfattas av järnvägsplanen kan översvämningssäkring av denna inte regleras genom järnvägsplanen. Översvämningssäkring av cykeltrappan ska därför ske i detaljplanen.

#### *Vibrationer/stomljud*

Upplysning om riktlinjer för vibrationer finns på plankartan. Vibrationerna behöver säkerställas som en planbestämmelse och bör också kompletteras med riktvärdet 30 dBA L<sub>max</sub> (S).

### **Råd enligt 2 kap PBL**

#### *Utrymning mellanplan*

För att uppnå en god säkerhet i Station Centralen och hela Västlänken är det av stor vikt att utrymningsdimensionering genomförs med hänsyn till tillkommande verksamhet på mellanplanet. Länsstyrelsen förutsätter att en dialog i frågan fortsätter att föras mellan Göteborgs stad, Trafikverket och andra inblandade parter som exempelvis Jernhusen. I planbeskrivningen står det att det är möjligt att anlägga två mellanplan ovanpå tunneln. Det är viktigt att även denna aspekt finns med i diskussionerna med Trafikverket.

#### *Ansökan om vattendom*

Ansvarsfördelningen mellan Göteborgs Stad och Trafikverket har förtydligats så att det nu är tydligt att Göteborgs Stad ansvarar för de eventuella anmälnings- eller tillståndspiktiga vattenverksamheter som kan komma att aktualiseras utöver Trafikverkets tillståndsprövning för Västlänken. Göteborgs Stad ansvarar till exempel för vattenverksamhet kopplad till den föreslagna gångbron över Vallgraven.

#### **Kommentar:**

*Stadsbyggnadskontoret noterar Länsstyrelsens synpunkter. För att bemöta synpunkterna justeras, förtydligas och kompletteras handlingarna enligt vad som framkommer nedan för respektive fråga.*

#### **Storleken på stationsbyggnaderna**

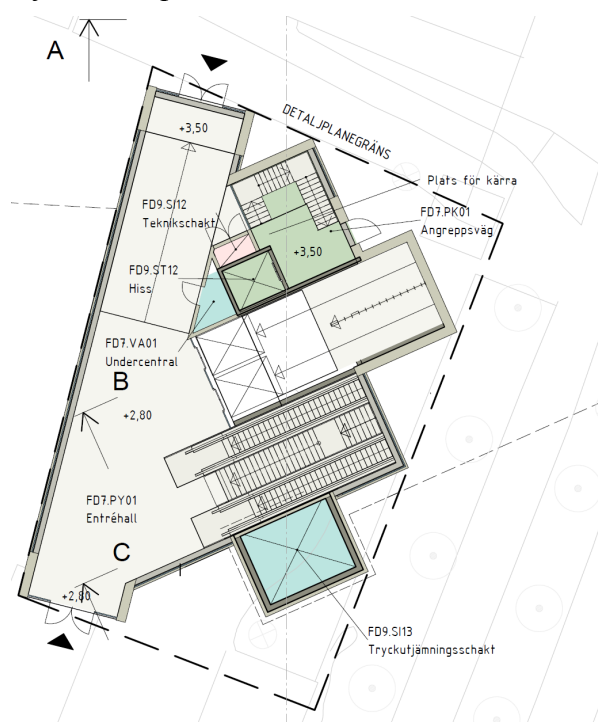
*Storlek på byggnaderna föranses av flera olika aspekter som har vägts samman och som redovisas mer utförligt framförallt här och även förtydligas i planbeskrivningen. I arbetet med järnvägsplanen och detaljplanerna har läget på stationen och uppgångar-*

nas läge och storlek studerats och optimerats bland annat med hänsyn till den omgivande känsliga kulturmiljön, målpunkter som kan nås, dimensionering utifrån utrymningskrav, trygghet och säkerhet samt samordning av olika funktioner. Stationens och plattformarnas läge ger en naturlig spridning av resenärer till målpunkterna i norr och söder. Detta ger en överblickbar plattform med trappor och hissar i plattformсандarna. I söder integreras uppgången i en nybyggnad inom Handelshögskolans kvarter. I norr finns genom ett mellanplan möjlighet att fördela resenärerna mot annan kollektivtrafik och vidare till stadskärnan och Södra Älvstranden. Uppgångarna samverkar också i situation av utrymning vid exempelvis brand, särskilt de två uppgångarna i norr vars kommunikationsytor och trappor behövs samtidigt i en sådan situation. För att klara utrymning i en och samma uppgång i norr skulle en enskild större byggnad krävas vilket inte är möjligt med hänsyn till den befintliga stadsstrukturen.

Ett annat ställningstagande för att värna kulturmiljön och skapa tydlighet och trygghet på platsen är att för respektive uppgång samla alla funktioner som behövs för stationen och uppgången i en byggnad som begränsas i höjd. De två stationsbyggnaderna i norr inrymmer på detta sätt, utöver trappor, hissar och kommunikationsytor, även olika tekniska anläggningar samt andra nödvändiga funktioner exempelvis ytor för Räddningstjänstens insatsväg.

I stationens huvuduppgång inryms även ytor för utökad resenärsservice som gynnar kollektivtrafikresenärer, förbipasserande och parkbesökare och bidrar till tryggheten vid bytespunkten. I SKA/BKA nämns att en ny byggnad med verksamheter och service bidrar till att skapa liv på platsen med folk i rörelse under fler av dygnets timmar. Nya vistelsekvaliteter skapas genom en omvandling av platsen. Byggnad och torg kan med en medveten gestaltning, tillsammans med en ökad tillgänglighet till bytespunkten, göra att Kungsparken blir en plats för tillfälligt uppehåll och möten.

Byggnadernas yta har avvägts med hänsyn till funktionerna som behöver inrymmas och påverkan på kulturmiljön. Utformningsbestämmelser och gestaltungsprinciper finns för respektive byggnad med utgångspunkt i kulturmiljön och den specifika karaktären på varje berörd plats.



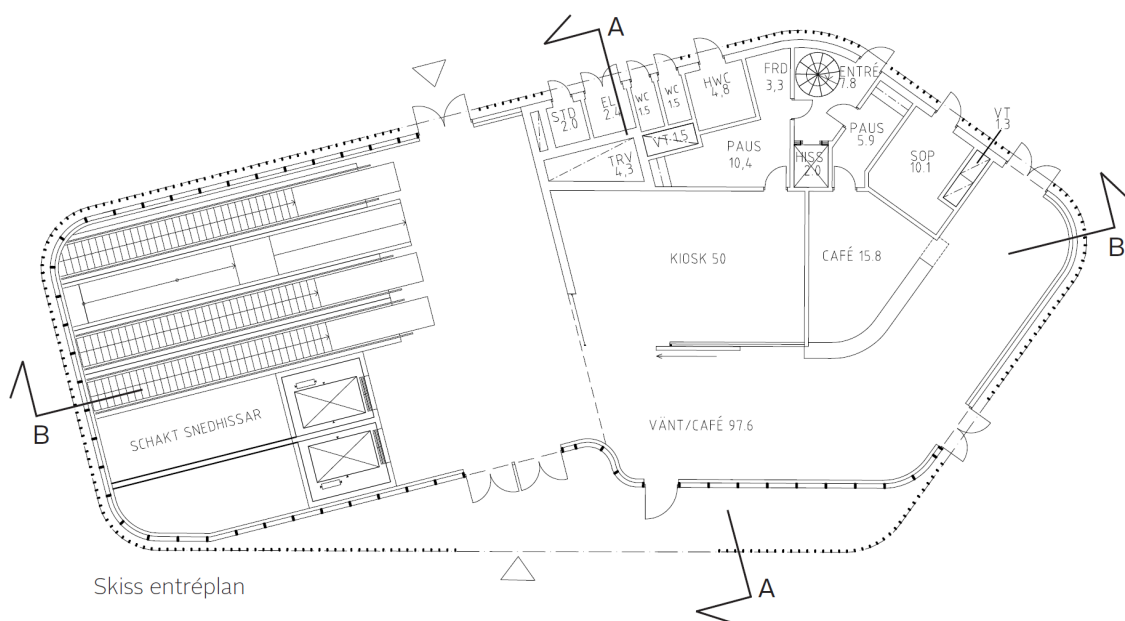
Bilden visar möjlig utformning och disposition av ytor i stationsbyggnaden vid Pustervik, Trafikverket.



Stationsbyggnaden på Pusterviksplatsen föreslås vara 450 kvm och huvuddelen av ytan upptas av ytor för stationens tillgänglighet och utrymning; trappor, hissar och kommunikationsytor. Uppgången föreslås ha två entréer för att vända sig både mot angoringsytan i väster och stråket över Rosenlundsbron mot stadskärnan i öster. Byggnaden ansluter till olika marknivåer på den västra och den östra sidan, vilket smidigt kan överbryggas i den kommunikationsytan som löper mellan de två entréerna. Räddningstjänstens insatsväg med tillhörande trappa och hiss ryms också här, ett tryckutjämnings-schakt och andra mindre tekniska anläggningar.

Mer än halva den föreslagna ytan på 495 kvm för stationsbyggnaden i Kungsparken upptas av kommunikationsytor, trappor och hissar från stationen som även krävs för utrymning. Till Västlänken hör även mindre tekniska anläggningar och schakt. Restande ytan upptas av resenärsservice i form av en väntyta på ca 100 kvm som ett mindre café samutnyttjar, en kiosk, tillhörande baktytor, toaletter och soprum. Med andra ord upptar ytor för resenärsservice och toaletter ca 240 kvm ovan mark vilket kan jämföras med storleken på bytespunkterna vid Drottningtorget och Korsvägen, som Länsstyrelsen i sitt yttrande hänvisar till, med ytorna på ca 120 kvm resp. 340 kvm inkl. skärmtak. Resenärsservice bidrar till att skapa en attraktiv och trygg bytespunkt och möjligheten att inrymma två lokaler är viktigt för att säkerställa tryggare arbetsmiljö för personalen.

För att minimera ytbehov ovan mark kommer förråds-, städ- och serviceutrymmen om totalt ca 120 kvm vara placerade i källarplan. Detta är dock inte optimalt ur arbetsmiljösynpunkt menar Västtrafik, som ansvarar för denna stationsbyggnad, men är nödvändigt för att hålla nere byggnadens storlek ovan mark.



Bilden visar möjlig utformning och disposition av ytor i stationsbyggnaden vid bytespunkten i Kungsparken, Västtrafik.

I plankartan finns bestämmelser som reglerar nockhöjd, exploateringsgrad ovan mark samt krav på att byggnaden med formgivning, materialval och färg ska ta särskild hänsyn till omgivande kulturmiljö. En hänvisning ges också till de gestaltningsprinciper i planbeskrivningen som tagits fram för byggnaden och som utgått från platsens kulturmiljövärden, se planbestämmelse f<sub>2</sub> på plankartan. Gestaltningsprinciperna i planbeskrivningen har omarbetats redaktionellt för bättre tydlighet och läsbarhet.

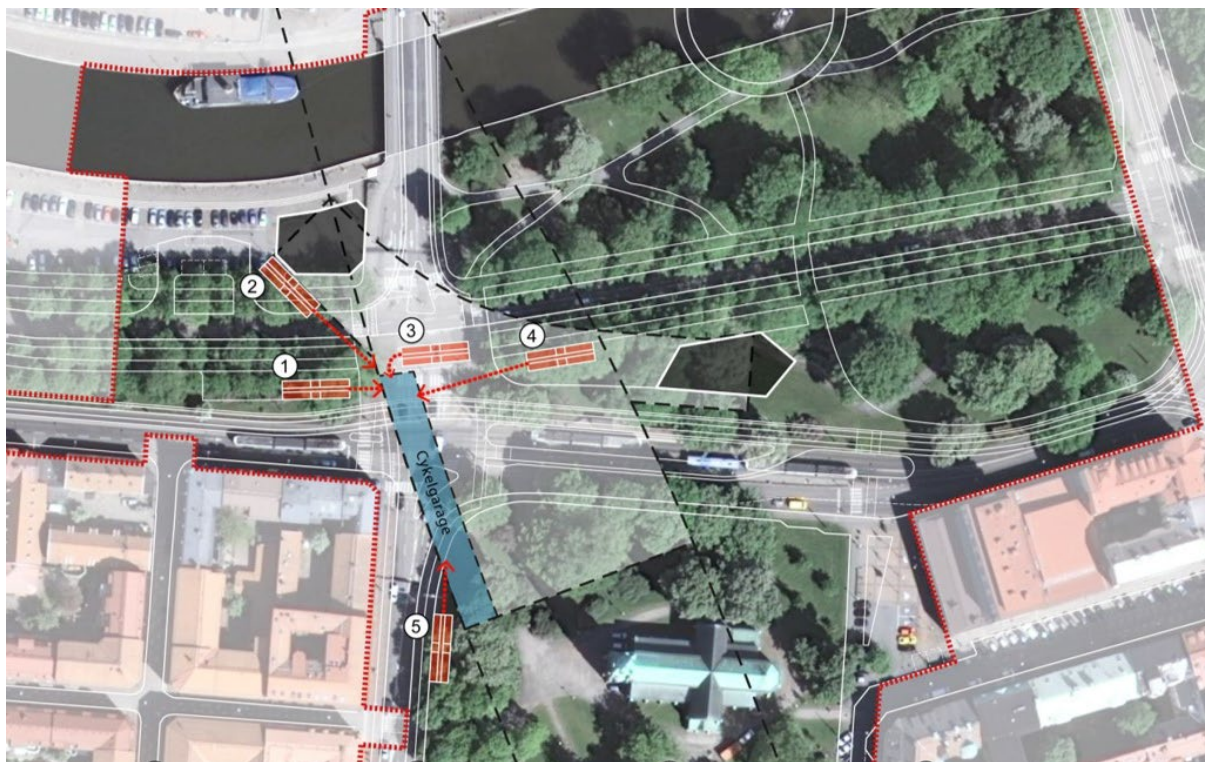
Göteborgs Stad, Trafikverket och Västtrafik har samverkat kring utformning av bytespunkten och trafikförslag i anslutning till de två uppgångarna och i framtagande av kvalitets- och gestaltungsprogram. Parterna har som intention att i samverkan utlysa en projekttävling som omfattar byggnaderna och den allmänna platsen mellan Haga Kyrkoplän och Rosenlundskanalen i syfte att få en sammanhållen och excellent gestaltning som tar hänsyn till områdenas karaktär och kulturmiljö.

### **Alternativa placeringar av trappan till cykelgarage**

Station Haga ligger i anslutning till några av stadens större och mest använda cykelstråk, Vasagatan, Sprängkullsgatan och Nya Allén. Det bedömda behovet av cykelparkering för Västlänksresenärer behöver tillgodose i nära anslutning till dessa stråk och till uppgångarna. På grund av stationens djup finns en möjlighet att på ett övre mellanplan i norra delen av stationen anlägga ett större cykelgarage. Med hänsyn till att stationsbyggnaderna finns infogade i en känslig park- och kulturmiljö, är utrymme för cykelparkering näst intill begränsad. Därav ses underjordiska cykelgarage som en lämplig lösning. Till detta garage kommer man via en trappa med ramp för att leda ner cykeln norr om Södra Allégatan i nära anslutning till cykelstråken. Till garaget går det även att ta sig via hissar i de andra stationsuppgångarna och från garaget via trappor eller hiss direkt till plattformen.

Olika möjligheter för placering av cykeltrappan har studerats och avfärdats under arbetets gång, mycket beroende på stationens och mellanplanets utformning, de krav som ställs på trappans lutning och begränsningar som finns ovan mark. Intrång i Haga Kyrkoplän har tidigt i projektet bedömts som olämpligt och det finns ett krav och ambition att återplantera alléerna i sin helhet.

Miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande detaljplanen har kompletterats med en redovisning av konsekvenserna av de studerade alternativa placeringarna för cykeltrappan.



De alternativa lägen som studerats är numrerade 1-5 enligt bilden ovan, där 1 är lika med planförslaget. De har utvärderats och fördelar och nackdelar med respektive läge har sammanställts enligt följande:

#### Alt 1

- + kort och smidig koppling till garaget
- + ansluter till cykelstråk
- + god logistik ovan-under mark
- + ingen påverkan på mellanplanet
- påverkan på fornlämning

#### Alt 2

- + placering vid målpunkten Pustervik
- påverkan på fornlämning
- bidrar till avbrott i Allén och gång- och cykelbana
- sämre koppling till cykelbana
- långt avstånd till garaget
- kräver mer schaktning än Alt 1

#### Alt 3

- + nedfart i centrerad torgyta
- + placering inom schaktet
- svårt att få till logistik under mark
- konflikt med korsande gång- och cykelstråk
- trångt med yta ovan mark
- låser torgets användning

#### Alt 4

- + ansluter till cykelstråk
- + placering inom schaktet
- svårt att få till logistik under mark
- bidrar till avbrott i Allén
- hårdgör ytterligare yta i parken

#### Alt 5

- + ansluter till cykelstråk Sprängkullsgatan
- + ingen påverkan på mellanplanet
- ingrepp i Haga Kyrkoplan
- påverkan på träd och hårdgör parkyta
- ingen koppling till cykelstråk i Allén

#### **Storleken på område för gångbro samt utformning**

I enlighet med Länsstyrelsens synpunkter har planbestämmelse bro preciserats till att endast tillåta en bro som får maximalt vara 5,5 meter bred. Även yta som omfattas av bestämmelserna  $W_1$  och bro har minskats betydligt för att närmare precisera gångbrons

möjliga läge i parken och i förhållande till trappan på norra kajkanten. Gestaltungsprinciper i planbeskrivningen har förtydligats och även justerats redaktionellt för en bättre läsbarhet och tydlighet i enlighet med planens syfte.

### **Hantering av träd**

En Hanteringsplan för träd, fördjupning vid Västlänkens station Haga, Sweco 2018-08-30, har tagits fram och biläggs handlingarna inför antagandet. I hanteringsplanen redovisas det hur varje träd påverkas av planens genomförande, både innanför och utanför planområdet samt en bedömning av påverkan på fornlämningen. Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats med hänsyn till hanteringsplanen.

Bestämmelsen n<sub>2</sub> är borttaget för kastanj i Kungsparken vid Rosenlundskanalen som har blivit sjukt och tagits bort mellan granskning och antagandet av detaljplanen.

### **Förtydligande av synliggörande och införlivande av fornlämning**

I planbeskrivningen förtydligas hur en process för att införliva fornlämning kan gå till.

### **Strandskydd**

Upphävande av strandskydd nyanseras i enlighet med Länsstyrelsens synpunkter och handlingarna kompletteras därefter. Strandskydd inträder i planområdet och föreslår upphävas för de redan ianspråktaga ytor och för funktioner som är av stort allmänt intresse så som Västlänken med tillhörande anläggningar och angöringsytor och ytor som behövs för en välfungerande trafiklösning och bytespunkt. De särskilda skälen och motiv för upphävandet redovisas i planbeskrivningen. Plankartan kompletteras med en skraffering som visar området där strandskydd upphävs. Miljökonsekvensbeskrivning har kompletterats och konstaterar att planförslaget är förenligt med strandskyddets syften.

### **Höjdsättning och översvämningssäkring av cykeltrappan**

Plankartan har kompletterats med planbestämmelse om att cykeltrappan ska läggas på en nivå om minst +3,5 m över nollplanet. Därutöver medges integrerat skydd för att tillgodose de krav som Trafikverket ställer på järnvägsanläggningen. I planbeskrivningen förtydligas detta och översvämningssäkring av cykeltrappan säkerställs även i genomförandeaftalet med Trafikverket.

### **Vibrationer/stomljud**

Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse om gällande riktlinjer för vibrationer, istället för upplysning.

I övrigt noteras länsstyrelsens synpunkter till det fortsatta arbetet mellan staden och Trafikverket.

## **20. SGI, Statens Geotekniska Institut**

Yttrande över granskningshandling

SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. I samrådskedet belyste SGI att beräkningsförutsättningar beträffande anisotropi inte tillräckligt var beskriven i geoteknisk PM (2). Dessutom var man frågande till om det i planhandlingarna behövde säkerställas att Haga stations norra uppgång ska utrustas med en integrerad barriär för att klara extrema havsnivåer. I det fortsatta planarbetet har geotekniskt PM (2) kompletterats och beskrivningen ger nu en fullgod motivering. SGI har inga ytterligare synpunkter på utredningen. Vidare noterar SGI att synpunkter beträffande översvämning och behovet av skyddsåtgärder finns med i Länsstyrelsens sam-

manställning av statens samlade synpunkter. SGI bedömer således att institutets synpunkt beträffande översvämningsrisker redan ingår i länsstyrelsens yttrande. Man avstår därför från att lämna vidare synpunkter beträffande översvämning. Sammanfattningsvis har SGI inga kvarstående synpunkter och inget att erinra mot planförslaget.

**Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*

## **21. Telia Sonera**

Den planerade stationen ligger i parallell linje öster om Telias ledningstunnel. Uppgång på Pusterviksplatsen kommer att ligga närmst tunneln med ett avstånd i plan på cirka 100 meter. Ledningstunneln ligger nära influensområdet avseende sprängningsarbeten vilket kan innebära någon form av skyddsåtgärd.

Stabilitetsförbättrande åtgärder som exempelvis spontning i vattenområdena kan ske närmre, vilket dock inte bedöms föranleda behov av åtgärd.

I området har Telia grundvattenrör som troligen behöver skyddas eller ersättas.

**Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*

## **22. Trafikverket**

Trafikverket tycker att det är viktigt:

- med bra gångstråk mellan uppgångarna och spårvagns- och busshållplatser.
- att ha tillräckligt många cykelparkeringar både ovan och under mark.
- att cykel och gång är olika trafikslag och skall hanteras som detta.
- att stomcykelnätet skall ha god framkomlighet.

Trafikverket anser att angöring såsom hämtning och lämning är bra beskrivna i planbeskrivningen.

Trafikverket poängterar att cykelgaraget inte ingår i Trafikverkets basfunktioner på stationer och bekostas därmed inte av Trafikverkets projekt Västlänken. Vem som bekostar detta har parterna ännu inte kommit överens om, vilket bör vara klart innan planen förs till antagande.

Trafikverket önskar att kommunen i första stycket på sidan 39 hänvisar till vilket genomförandeavtal som avses.

Trafikverket önskar ett förtydligande i luftutredningen om vilka emissionsnivåer som har räknats på för de olika åren samt hur halterna uppskattats från tunnelventilationen.

Trafikverket ställer sig frågande till om det är nödvändigt att reglera stomljud i detaljplanen då bestämmelsen syftar till bostäder utanför planområdet. Om bestämmelsen ska kvarstå bör den kompletteras med att riktvärdet är 30 dBA L<sub>max</sub>(S).

**Kommentar:**

*Planbeskrivningen har justerats enligt synpunkt.*

*Beräkningar av partikelhalter kommer från Trafikverket, se sida 10 i Luftutredning, Göteborgs Stad 2015-09.*

*Regleringen gällande stomljud kvarstår men kompletteras enligt synpunkt.*

### **23. Västtrafik AB**

Västtrafik framhåller i sitt yttrande att byggrätten för huvuduppgången till station Haga får en byggrätt om minst 495 kvm i likhet med liggande förslag. Med en mindre byggrätt kan Västtrafik inte genomföra sina åtaganden för aktuell station. Utifrån resandeprognoser och möjligheten att skapa en mer funktionell resecentrumbyggnad önskar Västtrafik fortsatt att byggrätten behöver öka.

De funktioner som Västtrafik avser inrymma i byggnaden och som erfordrar minst 235 kvm är väntytter, bemannad service samt plats för trafikinformation. Västtrafik har i sitt yttrande beskrivit hur förväntade resenärsmängder erfordrar dessa yttor och även hur sociala faktorer så som trygghet och säkerhet inom byggnaden erfordrar vissa yttor för att säkerställas.

Även andra funktioner kräver yta i markplan såsom säkerställande av temperaturer och bullerminskande åtgärder för en positiv arbetsmiljö, separata utrymningsvägar, samt skattetekniska skäl som att Skattemyndigheten har ett krav på att minst 50 % av den totala ytan ska utgöras av allmänt tillgängliga yttor för att kunna godkänna byggnaden som en kommunikationsenhet.

Västtrafik förutsätter att ljusschakten ner till mellanplan, söder om rulltrapporna, inte räknas in i byggrätten. Västtrafik framför även att om byggrätten behöver öka med minst 100 kvm för att möjliggöra en än mer funktionell, trygg och attraktiv bytespunkt.

Västtrafik är positiva till att stationsbyggnaden är placerad inom kvartersmark. De anser att gränsen i öster är för snålt tilltagen för att kunna ge utrymme för ett friare fasaduttryck i en eventuell arkitekt- eller konsttävling och skulle behöva flyttas 0,5 – 1 meter österut.

Västtrafik är positiva till den föreslagna trafikutformningen i planen och anser att den ger goda förutsättningar för att skapa en bra bytespunkt. De anser dock att framkomligheten för bussar i korsningen Parkgatan-Sprängkullsgatan är begränsad och att prioritetsåtgärder kan behöva ses över. Även i korsningen Vasagatan-Sprängkullsgatan behöver busstrafiken förbli prioriterad. Västtrafik önskar medverka i Trafikkontorets arbete med detaljutformning av trafiklösningar för att kunna säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet och resenärernas möjlighet att nå hållplatsen.

#### **Kommentar:**

*Byggrätten för stationsbyggnaden i Kungsparken kvarstår med maximalt 495 kvm bruttoarea ovan mark. Lanterniner väster om stationsbyggnaden ingår inte i byggrätten utan regleras separat.*

*Med hänsyn till kulturmiljön och befintliga träd utvidgas inte gränsen för byggrätten ytterligare i den östra delen.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

### **Sakägare**

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

### **24. Hagaparken ekonomisk förening**

Boende anser att föreningens fastighet som innehåller bostäder och kyrkolokal ska omfattas av samma regler för stömljud och vibrationer som anges gälla för verksamheter

inom det markerade planområdet, då stationens utbredning under mark i princip omfattar hela fastigheten.

**Kommentar:**

*Järnvägsplanen sätter maximala vibrationsvärden och nivåer för stömljud som gäller för bostäder och verksamheter såväl inom som utanför detaljplanens område. Dessa motsvarar samma värden som regleras i detaljplanen.*

## **25. Smyrnaförsamlingen**

Församlingen påtar att det är viktigt att arbetet sker på ett sådant sätt att det inte försvårar församlingens verksamhet eller skadar fastigheten. Fastigheten innehåller en av Göteborgs största samlingslokaler och 22 bostadslägenheter som det är viktigt att kunna utrymma på ett säkert sätt. Församlingen betonar att tillgängligheten till kyrkans lokaler är viktig då de har besökare med funktionshinder.

Församlingen påtar det stora behovet av parkeringsplatser för både boende och besökare, särskilt stort är behovet för personer som är beroende av bilen för att kunna ta sig till kyrkan men inte har rätt till färdtjänst. Församlingen önskar mer information om vad som ska hända framför deras fastighet även om området ligger utanför detaljplanen.

Församlingen vill att störningar från buller och vibrationer under byggtiden ska minimeras med hänsyn till de boende samt gudstjänster och konserter samt att tillgänglighet till fastigheten bibehålls.

Då byggnaderna är grundlagda ovan släntberg med djupt lerdjup ger rörelser i leran upphov till skakningar, vilket idag främst sker på grund av trafiken. Församlingen vill ta del av och kunna påverka kontrollprogram för mätningar av rörelser i byggnader samt mätningar av grundvatten innan, under och efter byggtid.

Smyrnakyrkan betonar att kyrksalens innertakkonstruktion är mycket känsligt för rörelser varför det är av vikt att mätningar sker så att skador undviks samt att det säkerställs att olyckor inte inträffar när människor vistas i lokalen.

**Kommentar:**

*För kommentarer gällande påverkan under byggtid, se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

*I detaljplanens trafikförslag, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gångstråk i hela planområdet, även så långs med Haga Kyrkogata, och bättre tillgänglighet till parkerna. Haga Kyrkoplan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed Haga Kyrkogata, men fortsatt goda möjligheter för tillgänglighets- och korttidsparkering. En intention i trafikstrategin och parkeringspolicyn är att staden ska bli mer attraktiv att vistas i, vilket kan innebära att bilparkering på gator minskar.*

## **26. Boende Haga Kyrkogata 8**

Yttrandet stämmer överens med föreningen Trädplans (nummer 81 nedan) yttrande.

**Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande nummer 81.*

## **27. Boende Haga Kyrkogata 16A**

Yttrandet stämmer överens med föreningen Trädplans (yttrande nummer 81) fram till sista avsnittet "Sammanfattning".

Boendens synpunkt är att det tilltänkta höghuset är för högt och för stelt och kommer att skugga dennes hus. Den nya byggnaden stämmer inte överens med Haga Kyrkogata som enligt yttrandet är en av Göteborgs vackraste gator.

Den boende uttrycker en mycket stor oro för sättningskador på huset på grund av tunneln under huset samt att det kommer grävas för Handels höghus samt upp- och nergång till Haga.

Den boende anser att det är fel att parkeringen på Haga Kyrkogata ner till Smyrnakyrkan försvinner då personer som bor utanför stan ska kunna komma på besök samt att det inte går att ersätta med garage i dessa hus.

Den boende uppmanar även till att inte förstöra staden med Västlänken.

#### **Kommentar:**

*För synpunkter som återfinns i föreningen Trädplans yttrande, se kommentarer till yttrande nummer 81.*

*Hänsynstagande till stads- och kulturmiljön inom och i anslutning till planområdet har varit en utgångspunkt i detaljplanarbetet. Flera olika aspekter har dock behövt vägas mot varandra, bland annat förhållande till omgivande bebyggelse och gaturum, vikten av att Vasagatan behåller sin karaktär och funktion samt fredas från nya tillägg, siktlinjer, utveckling av kollektivtrafiken och universitetet. Handelshögskolan är i stort behov av utökade lokaler och stadsbyggnadskontoret bedömer att nuvarande förslag är anpassat i volym och höjd till omgivande och anslutande bebyggelse. Förslaget är resultat av en arkitektävling, där en kvalificerad jury bedömt att byggnaden inordnar sig väl i stadsbilden genom harmoniska, väl definierade volymer och enhetliga fasader som på ett subtilt sätt skapar ett släktskap med Nyréns höghusbyggnaden. I den nya byggnaden integreras även en uppgång från Västlänkens station Haga, vilket ger en mindre påverkan på kulturmiljön i området än en fristående uppgång i anslutande stadsrum skulle göra. Byggnaden påverkar omgivningen genom skuggning, men inte till den grad att det skulle innebära en betydande olägenhet, även givet platsens karaktär och läge i staden. Efter granskningsskedet har byggrätten för Handelshögskolan höjts med ytterligare 0,5 meter, för att säkerställa att byggrätten blir ändamålsenlig för tilltänkt funktion och användning. Höjningen innebär en så liten justering att den inte påverkar helhetsgestaltningen och skapar en marginell, knappt märkbar, skillnad i skuggverkan och därmed bedöms som lämpligt. Se Planbeskrivning och kommentar till yttrande nummer 38 för bilder av skuggpåverkan.*

*För kommentarer gällande hur kringliggande fastigheter ska skyddas under byggnation se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

*I detaljplanens trafikförslag, som är i linje med stadens strategier, har en avvägning gjorts till gagn för bättre gångstråk i hela planområdet, även så långs med Haga Kyrkogata, och bättre tillgänglighet till parkerna. Haga Kyrkoplan får en mer stadsmässig inramning i enlighet med dess kulturhistoriska värde. Förslaget innebär färre antal parkeringsplatser utmed Haga Kyrkogata, men fortsatt goda möjligheter för tillgänglighets- och korttidsparkering. En intention i trafikstrategin och parkeringspolicyn är att staden ska bli mer attraktiv att vistas i, vilket kan innebära att bilparkering på gator minskar.*

#### **28. Boende Sprängkullsgatan 9**

Under det inledande stycket ”Yrkande” överensstämmer yttrandet med Föreningen Trädplans (yttrande nummer 81). Därefter lämnas i yttrandet egna synpunkter utifrån aspekterna i det gemensamma yttrandet ovan.



Yttranden kräver svar på hur eventuellt ökade mängder damm och avgaser kommer att påverka den privata lägenheten, luften i hemmet samt kontorets ventilationssystem. Vill också ha svar på vem som kommer stå för kostnaden om det kommer att krävas tätare filterbyten, nya fönster, luftrenare etc. Personen lider av astma. Detaljplanen innebär färre träd vilket kommer ge sämre luftkvalitet.

Personen anser att arbetstiderna kommer att medföra stora olägenheter. Personen menar att det strider mot Naturvårdsverkets riktlinjer och inkräktar på möjligheten för människor i området att arbeta, studera, sova, få möjlighet till rekreation och lek. Yttrande undrar över påverkan på lägenheten/kontoret av stomljud samt kräver att den högsta dämpningen används, istället för den enklare dämpning som i nuläget föreslagits.

Personen menar angående tillgänglighet att det kommer bli svårt att bedriva sitt företag på denna adress då det behövs kunna ta emot bud, transportfirmor, lastning till bil i anslutning till kontoret. Anser att bygget kommer leda till minskad omsättning under byggnadstiden. Behöver få reda på inkomstbortfall kommer att ersättas. Undrar också hur det kommer påverka barnens möjlighet att ta sig enkelt och säkert till och från skolan.

**Kommentar:**

*För synpunkter som återfinns i föreningen Trädplans yttrande, se kommentarer till yttrande nummer 81.*

*Trafikverket ställer krav på att entreprenören håller rent, vidtar dammningsbekämpande åtgärder, har krav på fordon och arbetsmaskiner, planerar transportvägar för fordon, mäter luftkvalité direkt utanför schakten och har ett utarbetat åtgärdsprogram för luft som följs upp. Trafikverket, genom entreprenören, utför först och främst dessa proaktiva åtgärderna och har inga krav på filterbyte.*

*För ytterligare kommentarer gällande påverkan under byggtid, se Tematiska svar Påverkan under byggtid, där underrubrik finns för Buller, stomljud, vibrationer och luft.*

*För kommentar gällande påverkan på verksamhet se Tematiska svar Påverkan under byggtid, där underrubriken Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare återfinns.*

**29. Boende Husargatan 18B**

Boende yrkar på att Regeringen ska upphäva Trafikverkets beslut att fastställa järnvägsplanen för Västlänken.

Anser att både kommunen och länsstyrelsen har gjort felaktiga avvägningar mellan de motstridiga riksintressena för kulturmiljövård och kommunikation.

Byggnationen av station Haga medför betydande olägenheter för närboende.

Boende anser inte att detaljplanen har redogjort för dessa olägenheter i tillräcklig utsträckning eller redogjort för på vilket sätt olägenheterna ska ses som acceptabla. Anser dessutom inte att Göteborg stad tillgodoser skyddet för människors hälsa och säkerhet.

**Kommentar:**

*För kommentarer se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och rubriken Västlänken som riksintresse.*

*För kommentarer gällande byggnationen av station Haga se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

### **30. Brf Tre Länkar Haga kyrkogata 26-28**

Bostadsrättsföreningen anser att kulturhistoriska värden riskerar att för all framtid gå förlorade.

Tåg tunnelns dragning kommer att medföra vibrationer vid tågtrafik. Dessutom finns en risk för de intilliggande fastigheternas grundläggning då dräneringsproblematiken ej är säkerställd. Det kommer att medföra sprickbildningar på kulturhistoriska byggnader med välbevarade originalmålningar och stuckatur.

Boendemiljön försämras avsevärt under byggtiden avseende luftmiljö, buller, trafik och framkomlighet. Det har inte framkommit under samråds- eller granskningstiden av detaljplanen att olägenheter för de boende är beaktade. Vid samrådsmöte angående Järnvägsplanen framkom många höga risker och olägenheter.

Planerad byggtid är 2018-2024 med återställningsarbeten fram till 2026. Det är otydligt vad återställningsarbetena innebär och varför det ska ta två år.

Riskerna som detta medför är grundvattensänkning inom Hagaområdet med påverkan på rustbäddar och pålningar och sättningsskador som följd, vibrationer och buller under byggtid, sprickbildningar samt stomljudsstörningar vid både byggnation och drift.

Annan negativ påverkan är att Allén/Parkgatan samt korsningen Allén-Sprängkullsgatan kommer vara avstängd/begränsad under lång tid. Vasagatans södra körbana kommer att vara avstängd vilket troligtvis leder till mer trafik via Lilla Bergsgatan och Haga Kyrkogata.

Möjlighet till ersättning och återställande av skador är begränsad till 10 år varefter risken övergår till fastighetsägaren. Detta leder till försämrat marknadsvärde i området. När möjlighet finns kommer föreningen att överklaga detaljplanen och åberopa olägenheterna enligt ovan.

#### **Kommentar:**

*För kommentarer gällande påverkan under byggnationen av station Haga, vibrationer och uppkomst av eventuella skador se Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.*

### **31. Boende Haga Kyrkogata 26**

Boende vill överklaga med anledning av att den anser att verksamheten kommer att leda till byggbuller och öppna schakt i flera år samt risk för slukhål. Trafikökning i närområdet med sämre luft och boendemiljö som följd. Boenden anser att Västlänken försämrar tillgängligheten för boende, besökare, näringsidkare och turister. Värdet på bostadsrätter sjunker under byggtiden och det finns risk för sättningsskador på byggnader och lägenheter. Studenter på Göteborgs universitetsbibliotek och Samhällsvetenskapliga biblioteket får ingen arbetsro under byggtiden och det finns risk för råttinvasion i boendemiljön. Boende anser att det finns en stark folklig opinion mot detaljplanen på grund av att gamla och fullt friska träd tas bort, att människor kan ta sin tillflykt och övernatta på stationen vilket ger ökad kostnad för säkerhetsvakter. Boenden vill att alternativet "Gårdalänken" utreds mer i detalj.

#### **Kommentar:**

*För kommentarer gällande byggnationen av station Haga se Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.*

*För kommentarer gällande påverkan på träd se Tematiska svar Träd och grönområden.*

*För kommentar gällande Gårdalänken se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken där underrubrik finns för Stationslägen.*

### **32. Boende Lilla Bergsgatan 1**

Yttrandet stämmer överens med föreningen Trädplans yttrande (nummer 81 nedan).

Boende förstår inte syftet med station Haga och menar att den är till endast för kranskommunpendlare. Undrar även vilka arbetsplatser man syftar till att nå via station Haga, kan själv bara se att Handelshögskolan åsyftas.

#### **Kommentar:**

*För synpunkter som återfinns i föreningen Trädplans yttrande, se kommentarer till yttrande nummer 81.*

*För kommentarer till valet av stationsläge i Haga se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken, där underrubrik finns för Stationslägen.*

### **33. Fastighets AB Lilla Bergsgatan 1**

Föreningen anser att deras fastighet påverkas av grundvattenpåverkan som orsakas av Västlänkenbygget vid Haga, vilket kan orsaka stora skador. Bland annat så har SEB både installationer och en fasad känsliga både för vatteninträning och för vibrationer.

Avstängning av gatorna runt fastigheten och högskolan kommer att påverka hyresgästerna genom en sämre tillgänglighet. Föreningen är även emot stationen på grund av den miljöpåverkan som transporter av schaktmassor kommer att medföra runt fastigheten under lång tid.

#### **Kommentar:**

*För kommentarer gällande påverkan under byggnationen av station Haga, grundvatten och uppkomst av eventuella skador se Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid, där underrubrik finns för Grundvatten och Skador/intrång på fastigheter.*

*För kommentarer gällande tillgänglighet och transporter se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

### **34. Boende Haga Kyrkogata 8**

Boende skriver tre citat från GP titeln ”13 miljoner för station Haga är orimligt”. Det första citatet menar att Haga saknar kriterier för att vara en bra knutpunkt eftersom det inte finns underlag för att vara en bra bytespunkt, inte erbjuder bra service och saknar tät bebyggelse. Det andra citatet menar att Haga inte är attraktivt för resenärerna.

Undersökningar har gjorts som visar på att stationen endast marginellt ökar kollektivtrafikresandet och att väldigt få resenärer var intresserade av Haga. Dessutom får Kungsbackapendlarna en omväg till stationen och förlorar sex minuter. Det tredje citatet menar att kostnaderna för stationen är oförsvarbara och att bättre alternativ finns att tillgå. Boende anser att det är ett slöseri med pengar helt utan nytta för staden.

#### **Kommentar:**

*För kommentarer till valet av stationsläge i Haga se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

### **35. Boende Lilla Bergsgatan 1**

Boenden är orolig då det inte går att utläsa ur handlingarna att byggherren kan garantera att fastigheten inte kommer att förflyttas över de tvärgående sprickbildningar som finns i berget under fastigheten och fortsätter till station Haga.

Anser inte heller att det framgår av handlingarna hur fastigheten ska skyddas mot de förändringar av grundvattenflödet som kan uppstå vid rörelser i berggrunden vid byggnation. Därav finns en rädsla för att fastigheten ska få omfattande skador vilka kan visa

sig direkt eller flera år efter byggnation av tunneln. Boenden vill veta hur stor kommunens och byggherrens ansvarsförsäkring för omedelbara och framtida skador är. För övrigt anser boende att Västlänken är ett uttryck för ett föråldrat tankesätt och inte en framtidssatsning som man vill hävda.

**Kommentar:**

*För kommentarer gällande hur kringliggande fastigheter skall skyddas under byggnation se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

*För kommentarer gällande kritik mot Västlänken, se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

### **36. Boende Haga Östergata 27**

Boende motsäger sig det liggande förslaget angående Västlänken.

**Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*

### **37. Boende Sprängkullsgatan 7A**

Boende har fått veta att det finns en risk för att klinkers i lägenheten inte klarar av en sprängning. Vill veta hur eventuella skador på husen och i lägenheterna kommer att hanteras.

**Kommentar:**

*För kommentarer gällande hur kringliggande fastigheter skall skyddas under byggnation se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

### **38. Brf Ymer**

Bostadsrättsföreningen har synpunkter på den nya byggnaden för Handelshögskolan. Synpunkterna gäller byggnadens höjd, utformning och hur den utnyttjar volymen av Handelsområdet/offentligheten.

Föreningen anser att ljusinsläpp och utsikt kommer att försämrats negativt för flertalet i föreningen. Den föreslagna byggnaden är i viss mån anpassad till Carl Nyréns höga byggnad, vilken dock är för hög i relation till omkringliggande bebyggelse. Carl Nyréns byggnad är dock placerad och utformad så att den endast i begränsad utsträckning skuggar och skymmer sikt och omgärdas endast av byggnader associerade till universitetet. Istället bör Handelshögskolans övriga byggnader ligga till grund för höjdsättningen vilket gör att den föreslagna byggnaden anses tre våningar för hög.

Fasaden som vetter mot Haga Kyrkogata anses ha ett monotont och tråkigt utseende och bedöms inte vara berikande för de boende i området. Att Akademiska Hus säger sig ha tagit in åsikter från allmänheten är felaktigt. De boende har fått svara på frågor i en enkät, men det har inte redovisats vad som framkommit i svaren eller om och i så fall hur de vägts in. Föreningen tror inte att juryn har tagit hänsyn till inlämnade svar.

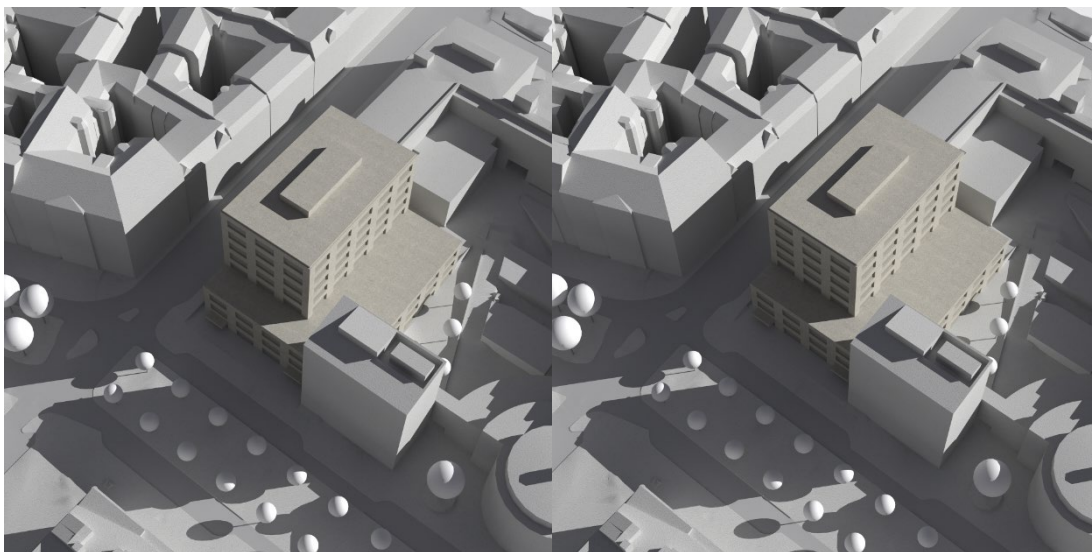
Utformningen av det nya huset ger en byggnad med öppna och trivsamma terrasser in mot Handelsområdet och en monoton och trist höghusdel som trycks utåt mot Haga Kyrkogata. Föreningen anser att de boende får lida för att Handels ska få en terrass. Hade volymen ovanför terrassen rymt kontorslokaler så hade byggnadens höjd kunnat minskas. Samma resonemang kan också föras kring Handels innergård vars öppna ytor i princip är opåverkade. Handels vill ha mer men verkar inte vara villiga att själva offra något.

Även den visuella kontakten mellan Vasagatan och Skansen Kronan går förlorad genom byggnadens höjd och utformning.

Föreningen anser att liggande förslag behöver revideras och större hänsyn ska tas till boende i omgivningen samt stadsmiljön. Fler kontor i området bör inte vägas tyngre än den negativa påverkan som åtgärden medför för de boende och stadsmiljön.

**Kommentar:**

*Hänsynstagande till stads- och kulturmiljön inom och i anslutning till planområdet har varit en utgångspunkt i detaljplanarbetet. Flera olika aspekter har dock behövt vägas mot varandra, bland annat förhållande till omgivande bebyggelse och gaturum, vikten av att Vasagatan behåller sin karaktär och funktion samt fredas från nya tillägg, siktlinjer, utveckling av kollektivtrafiken och universitetet. Handelshögskolan är i stort behov av utökade lokaler och stadsbyggnadskontoret bedömer att nuvarande förslag är anpassat i volym och höjd till omgivande och anslutande bebyggelse. Förslaget är resultat av en arkitekttävling, där en kvalificerad jury bedömt att byggnaden inordnar sig väl i stadsbilden genom harmoniska, väl definierade volymer och enhetliga fasader som på ett subtilt sätt skapar ett släktskap med Nyréns höghusbyggnaden. I den nya byggnaden integreras även en uppgång från Västlänkens station Haga, vilket ger en mindre påverkan på kulturmiljön i området än en fristående uppgång i anslutande stadsrum skulle göra. Byggnaden påverkar omgivningen genom skuggning, men inte till den grad att det skulle innebära en betydande olägenhet, även givet platsens karaktär och läge i staden. Efter granskningsskedet har byggrätten för Handelshögskolan höjts med ytterligare 0,5 meter, för att säkerställa att byggrätten blir ändamålsenlig för tilltänkt funktion och användning. Höjningen innebär en så liten justering att den inte påverkar helhetsgestaltningen och skapar en marginell, knappt märkbar, skillnad i skuggverkan och därmed bedöms som lämpligt.*



*Solstudie under vår- och höstdagjämningen, kl.15. Bild till vänster visar byggnad på +43,0 meter i totalhöjd enligt granskningsförslag och den till höger byggnad som har höjts till +43,5 meter inför antagandet av detaljplanen, vilket innebär knappt märkbar skillnad i skuggpåverkan.*

*Se även Planbeskrivning gällande skuggpåverkan och gestaltungsprinciper för den nya byggnaden.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

**39. Fem personer har skickat in yttrande i enlighet med Föreningen Trädplan (nummer 81) eller med mycket små justeringar:**

**Boende Haga Kyrkogata 28B  
TSA Services AB**

**Boende Vasagatan 5C**  
**Boende Lilla Bergsgatan 1**  
**Boende Haga Kyrkogata 14A**

**Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande nummer 81.*

**40. Tre personer har skickat in samma yttrande:**

**Boende på Haga Östergata 22**  
**Boende på Husargatan 10**  
**Boende på Husargatan 10**

Tre personer har skickat nästan samma yttrande. Yttrandet som skickats av boenden på Husargatan 10 har två tillägg. Detta yttrande har i sin tur skickats av ytterligare 6 boende och föreningar, nummer 41-46 nedan, med andra specifika tillägg som beskrivs och kommenteras under respektive nummer. Den gemensamma delen sammanfattas här och innehåller i huvudsak synpunkter på:

- Grundvattenförändringar och pålning av fastigheterna
- Luftkvalitet
- Buller och vibrationer
- Tillgänglighet, avfallshantering
- Evakueringslägenheter
- Ersättning vid skador
- Bevarande av kulturmiljö.

I närheten av de boendes fastigheter eller bostäder kommer ett djupt schakt att grävas. Det finns en oro över att Trafikverket inte har gjort några undersökningar som visar på om grundförstärkningar behövs, då flera av byggnaderna står på jord eller ruttna rustbäddar. De kräver att detaljplanen avvaktar att Trafikverket kan visa på att de kan kontrollera grundvattnet.

Luftkvalitén kommer att påverkas under byggtiden och i framtiden genom både byggtrafik, trafikköer och minskat antal träd. En analys av hur ventilationssystemen kommer att påverkas av damm under byggtiden samt svar på vem som bekostar ett tätare underhåll av filter.

Förlusten av träd i området kommer att negativt påverka den biologiska mångfalden i Göteborg. Effekten av att gamla träd försvinner går inte att ersätta genom att plantera nya utan kommer vara borta för flera generationer.

Under byggtiden kommer området utsättas för ökade bullernivåer och vibrationer. De anser att de av Trafikverket angivna arbetstiderna är alldeles för generösa och kommer att medföra stor olägenhet. De vill veta hur Trafikverket kommer att säkerställa en bullernivå som tillåter både arbete, sömn och rekreation under byggnadstiden.

De vill veta vilka fastigheter det är som får stomljud på över 30 decibel och att det införs åtgärder i tunnelkonstruktionen som säkerställer att det är det minimala antalet boende som får dessa störningar. De vill också att det säkerställs att bullernivåerna inte ökar när träden försvinner.

Tillgängligheten kommer att påverkas under byggskedet genom att flera gator stängs av. De vill att det säkerställs att genomfartstrafiken genom Haga inte ökar då det innebär fara för de boende som är vana vid ett bilfritt område. De vill också veta hur tillgängligheten till fastigheterna ser ut under byggets olika skeden, både för de boende men också för företagets kunder. Det förutsätts att Trafikverket säkerställer tillgänglighet för utryckningsfordon, leveranser, färdtjänst, sjuktransporter, taxi, företagare med hemmakontor lokalvärdar etcetera under byggtiden.

I området finns ett gemensamt sopsugssystem. Trafikverket fick veta om denna vid ett möte, men har inte återkommit och förklarat hur dess funktion kommer att vara intakt under byggtiden. En försäkran om att systemet inte kommer att påverkas krävs.

Vid möten med Trafikverket har det framkommit att det kan komma att finnas behov av evakueringslägenheter. De vill ha mer information om detta för att säkerställa att dessa lägenheter uppfyller de olika behov som finns för både boende och arbete.

De vill veta att den angivna ersättningstiden för skador på 10 år med avseende på sättningar, sprickor med mera förlängs då förändringar i grundvattennivåer kan ge skador på betydligt längre sikt. De vill även veta hur eventuella skador under byggtiden kommer att ersättas.

**Kommentar:**

*För kommentarer gällande påverkan under byggtid se Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.*

*För kommentarer gällande påverkan på träd och biologisk mångfald se Tematiska svar under rubriken Träd och grönområden.*

*Fastigheten kommer att beröras av stomljud under byggtiden, för mer information se Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.*

*Återvinningsstationen flyttas till ett nytt läge i kanten av Haga Kyrkoplan, område E<sub>1</sub> på plankartan, tillgänglig för allmänheten och de boende.*

*Trafikverket har lämnat information om att sopsugen inte bedöms påverkas.*

*För kommentarer gällande skador, ersättningar och ersättningsboende se Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid, där underrubriken Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare finns.*

#### **41. Brf Ada**

Utöver synpunkter enligt nummer 40, framförs följande.

I föreningens fastigheter finns ett antal lokalhyresgäster/affärsidkare. Skulle dessa välja att säga upp sina avtal på grund av olägenheter under byggtiden, vilket flera har aviserat att de antagligen kommer att göra, undrar föreningen hur de kommer att kompenseras för uteblivna hyresintäkter. Även egenföretagare med hemmakontor/mottagningar kan få inkomstbortfall under byggtiden, hur kommer detta att kompenseras?

Till yttrandet är ett material upprättat av länsstyrelsen bifogat. Materialet visar på de kulturhistoriska värdena som samtliga av föreningens fastigheter besitter. Föreningen har i en förundersökning utförd 2014 fått veta att det bland annat finns fönsterpartier som inte kommer att klara en sprängning. De efterfrågar ett avtal för förvaring av befintliga fönster under byggtiden som inte innebär en kostnad för föreningen.

Föreningen ser att detaljplanens gräns är illustrerad att gå in någon meter över bostadsrättsföreningens fastigheter vid Södra Allégatan. Ett klargörande om plangränsens dragning vid Södra Allégatan behövs och ett förtydligande om det kan ha någon praktisk påverkan för fastigheten.

**Kommentar:**

*För kommentarer till den gemensamma delen av yttrandet se nummer 40.*

*För kommentarer gällande hur kringliggande fastigheter skall skyddas under byggnation se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

*I de fall en fastighet bedöms ha exempelvis känsliga fönster och byggmetoderna inte kan anpassas för aktuell fastighet så kan ett fönsterbyte bli aktuellt. Trafikverket kontaktar då fastighetsägaren för att teckna avtal om fönsterbyte. Trafikverket står för kostnaden och eventuell förvaring av fönster.*

*Skillnaden mellan fastighetsgräns och den äldre plangränsen från gällande stadsplanen, från år 1866, beror på att stadsplanen blivit något feltolkad i samband med digitaliseringen. Skillnaden är dock så pass liten så att Lantmäteriet ser att den ligger inom tolkningsmånen. Tolkningen och sedan digitaliseringen av stadsplanen har helt enkelt varit mer exakt än vad som egentligen är möjligt med så pass gamla handlingar. Stadsplanen borde följa fastighetsgränsen exakt vilket justeras i plankartan inför antagande.*

## **42. Boende Sprängkullsgatan 3B**

Utöver synpunkter enligt nummer 40, framförs följande.

Då detaljplanens gräns går ända fram till fastigheten kommer öppnandet av fönster i de boendes lägenhet vara mycket begränsat under många år. Damm och buller kommer att komma in vid vädring och de anser att det är orimligt ur ett miljöhänsesende att arbetstiderna är så tilltagna. Att vara instängda i lägenheten med verksamhet dagtid och eftermiddag/kväll utan att kunna vädra bedöms äventyra familjens hälsa. Att träden försvinner påverkar även möjligheter till rekreation även efter bygget är färdigställt.

De boende har vid flertal tillfällen upplevt provborrningar i berg efter kl.23.00 på nätter utan bullerskydd. Dessa tillfällen finns dokumenterade och kan anges till datum och tid. För detta skyller ansvariga på underleverantörer, vilket inte är acceptabelt. De boende litar inte på Trafikverket och staden så deras motstridiga intressen gör att borringar sker nattetid. Dessutom saknas information till de boende om dessa arbeten. Vid ett av dessa tillfällen var familjens son sjuk och blev starkt påverkad av de höga ljudnivåerna nattetid vilket ingen tagit ansvar för.

De boendes företag (Wakenius Music Production AB) kräver snabba leveranser och är högst beroende av en fungerande tillgänglighet till fastigheten. Att stänga av tillgängligheten kommer att påverka verksamheten påtagligt.

De vill påtala extra att sopsugets funktion kopplat till råttinvasion och smittor är en påtaglig hälsorisk för de boende invid schaktet.

De boende kräver även en långsiktig plan för hur ersättningsboende och lokaler ska tillgodoses under byggtiden. Oron för framtiden och känslan av att bli behandlad respektlöst och med ointresse måste få ett slut.

Även till detta yttrande är en beskrivning av husets kulturhistoriska värden bifogat.

### **Kommentar:**

*För kommentarer till den gemensamma delen av yttrandet se nummer 40.*

*Staden beklagar att de boende upplevt att de blivit störda av de förberedande arbeten som utförts. Trafikverket har bekräftat att anlita entreprenör i vissa fall inte följt de krav för provborrningar som Trafikverket ställt. Trafikverket ställer dock krav på entreprenörer att samtliga krav ska följas. Tider för störande arbete ska ske mellan klockan 07-22 på vardagar och 07-19 alla andra dagar.*

*För fler kommentarer gällande hur kringliggande fastigheter skall skyddas under byggnation se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

*För kommentarer gällande skadedjur och ersättningar se Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.*



### **43. Brf Herkules**

Utöver synpunkter enligt nummer 40, framförs följande.

Föreningen representerar en av fyra av HSB:s bostadsrättsföreningar i Haga samt att man haft ett antal möten med representanter från Trafikverket. Föreningen vill också påpeka att café Husaren har ett innertak gjort av glas vilket inte kommer att klara en sprängning. Ett avtal för hur detta tak ska hanteras efterfrågas därför.

#### **Kommentar:**

*För kommentarer till den gemensamma delen av yttrandet se nummer 40.*

*I de fall en fastighet bedöms ha exempelvis känsliga fönster och byggmetoderna inte kan anpassas för aktuell fastighet så kan ett fönsterbyte bli aktuellt. Trafikverket kontaktar då fastighetsägaren för att teckna avtal om fönsterbyte. Trafikverket står för kostnaden och eventuell förvaring av fönster.*

### **44. Boende Haga Östergata 27**

Utöver synpunkter enligt nummer 40, framförs följande.

Den boende yrkar även på att planen återremitteras, att byggnadsnämnden väntar med att anta detaljplanen till dess Trafikverket eventuellt fått alla nödvändiga tillstånd för projekt västlänken, att man tillsätter en oberoende kommission för att utreda ett samhällsekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart alternativ till västlänken.

#### **Kommentar:**

*För kommentarer till den gemensamma delen av yttrandet se nummer 40.*

*För kommentar gällande Västlänken se Tematiska svar under rubrikerna Processerna och Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

### **45. Nöller e&e AB**

Utöver synpunkter enligt nummer 40, framförs följande.

Hur ett eventuellt bygge av station Haga kommer att påverka företagen i Haga är omöjligt att svara på men att det kommer påverka negativt, inte minst vi som ligger närmast i anslutning, råder det inga tvivel om. Det finns även ett flertal frågor som inte lyckats redas ut däribland huruvida fastigheterna i Haga kommer klara av framtida sprängningar eller hur folkflödet kommer påverkas. Man vet inte hur stor möjligheten är att lyckas bedriva verksamhet längs med Haga Nygata under byggtiden på grund av diverse störningar, problem med leveranser eller hur pass stor ekonomisk skada verksamheterna kommer att ta och hur detta kommer att kompenseras. Vi kräver att få veta hur vi kommer ersättas för eventuella inkomstbortfall under byggnadstiden. Även hur vi kommer kompenseras för det inkomstbortfall under åren efter byggnadstiden då vi på nytt får börja bygga upp en ny kundkrets som vanligtvis brukar ta lång tid. Vi förbehåller oss rätten att inkomma med ytterligare yrkanden och krav i det fall att verksamheten skulle tappa i omsättning under era eventuella framtida byggnadsarbeten.

#### **Kommentar:**

*För kommentarer till den gemensamma delen av yttrandet se nummer 40.*

*För kommentar gällande hur kringliggande fastigheter ska skyddas och påverkan samt ersättning för verksamheter se Tematiska svar Påverkan under byggtid, där underrubriken Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare finns.*

### **46. Belgiska Pralinboden HB**

Yttrandet är likadant som yttrande 45.

**Kommentar:**

Se kommentar till yttrande 45.

**Övriga**

Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som "boende" för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

**47. Boende Övre Besvärgatan 4**

Boende anser att förslaget att skapa en parkmiljö kring Hagastationen är dåligt. Istället borde stationen integreras i nya bostadskvarter i landshövdingestil. Detta skulle öppna möjligheter för fler bostäder och verksamheter. Liggande förslag är fientligt mot intilliggande arkitektur och mot stationens användare. Platsen kommer att upplevas otrygg då den under kvällstid kommer att vara öde.

**Kommentar:**

*Planförslaget har som utgångspunkt att skydda och minimera påverkan på den befintliga parkmiljön i området. Kungsparken och Haga Kyrkoplan har höga natur- och rekreationsvärden och ingår i riksintresset för kulturmiljövård.*

*I övrigt noteras synpunkten.*

**48. Boende Östra Skansgatan 3F**

Boende anser att en alternativ detaljplan bör utredas och tas fram i samråd med de boende i området. Detaljplanen borde visa större respekt för områdets kultur- och naturvärden. Göteborg borde ta bättre ansvar för framtiden så att kommande generationer också får uppleva dagens unika stadsmiljöer och tätortsnära natur. Boende yrkar på att en oberoende kommission tillsätts för att utreda ett billigare och miljövänligare alternativ till västlänken. Regeringens underlag för beslutet är obsolet och besluten strider mot miljöbalken, kulturmiljölagen och EU-lagstiftning.

**Kommentar:**

*För kommentar gällande kultur- och naturvärden se Tematiska svar Kulturmiljö och arkeologi och Träd och grönområden. För kommentar gällande Västlänken se Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

**49. Boende Föreningsgatan 16D**

Boende menar att detaljplanens syfte, det vill säga att förändringarna i stadsmiljön och de nya tilläggen ska utformas med höga gestaltungsambitioner och stor hänsyn till kulturmiljöns särart, inte återspeglas i detaljplanen.

Siktlinjen mot Skansen Kronan har genom historien varit mycket viktig och har gjort att arkitekturen för bland annat Handelshögskolan har anpassats. Nu ska denna siktlinje försvinna vilket skadar upplevelsen av Göteborgs historia och upplevelsen av topografin på platsen. I den nu pågående detaljplanen för station Centralen lyfts vikten av siktlinjen mot Skansen Lejonet, varför har inte siktlinjen mot Skansen Kronan samma dignitet? Tävlingsbidraget bör omarbetas för att inte göra bestående skada på stadsbilden.

Nedgångarna till stationen tar för stort utrymme och blir för dominanta. Lokaler ovan mark är onödiga vilket visas av bland annat uppgångar till Stockholms tunnelbana.

Fortfarande behövs många beslut fattas för att denna detaljplan ska ha ett syfte. Järnvägsplanen har inte fått laga kraft och Mark- och miljödomstolen har inte prövat Trafikverkets ansökan om tillstånd att påbörja arbetet med Västlänken. Byggnadsnämnden bör

avvakta att anta detaljplanen till dess att Trafikverket fått alla nödvändiga tillstånd och är klara att starta projektet.

**Kommentar:**

*För kommentar gällande Västlänken se Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

*Hänsynstagande till stads- och kulturmiljön inom och i anslutning till planområdet har varit en utgångspunkt i detaljplanearbetet. Flera olika aspekter har dock behövt vägas mot varandra, bland annat förhållande till omgivande bebyggelse och gaturum, vikten av att Vasagatan behåller sin karaktär och funktion samt fredas från nya tillägg, siktlinjer, utveckling av kollektivtrafiken och universitetet. Handelshögskolan är i stort behov av utökade lokaler och stadsbyggnadskontoret bedömer att nuvarande förslag är anpassat i volym och höjd till omgivande och anslutande bebyggelse. Förslaget är resultat av en arkitektävling, där en kvalificerad jury bedömt att byggnaden inordnar sig väl i stadsbilden genom harmoniska, väl definierade volymer och enhetliga fasader som på ett subtilt sätt skapar ett släktskap med Nyréns höghusbyggnaden. I den nya byggnaden integreras även en uppgång från Västlänkens station Haga, vilket ger en mindre påverkan på kulturmiljön i området än en fristående uppgång i anslutande stadsrum skulle göra. Detta har prioriterats framför att bevara siktlinje mot Skansen Kronan.*

*För kommentarer gällande uppgången i Kungsparken se Tematiska svar under rubrik Stationsbyggnad i Kungsparken.*

*Sedan granskningen av detaljplanen, har detaljplanerna för järnvägstunneln och järnvägsplanen vunnit laga kraft, Trafikverket fått miljödom och verkställighet, se mer under Tematiska svar Processerna.*

## **50. Boende Parmmätaregatan 7A**

Boende anser att Västlänken ej uppfyller lagen och hänvisar till bifogad bild innehållande citat från Järnvägsplanens planbeskrivning samt citat från 1 kap. 4 § lag om byggande av järnväg. Anser att restider i genomsnitt blir längre samt att natur, människors hälsa, äldre byggnader och miljö försämras. Anser att Trafikverkets beräkningar är felvisande och att kostnaderna blir extrema. Leder till fördröjningar av utbyggnad av kollektivtrafik i Göteborg. Framhäver att en stor majoritet av Göteborgsregionens invånare är emot Västlänken, men för bättre kollektivtrafik.

**Kommentar:**

*För kommentar se Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

## **51. Byggnadsbolaget Curt Lundahl & CO AB**

Byggnadsbolaget anser att detaljplanen saknar angivelse om stor försiktighet av arbeten som detaljplanen avser att tillgodose. I övrigt inga erinringar.

**Kommentar:**

*Detaljplanen säkerställer skydd av byggnader, kultur- och parkmiljön genom flera planbestämmelser, vilket innebär även att arbetena måste ske på sådant sätt att dessa inte skadas.*

## **52. Föreningen Göteborgs kultur- och Miljöarv**

Föreningen framhåller att planbeskrivningen beskriver att detaljplanen reglerar så att nya byggrätterna samverkar med befintliga byggnader av mycket högt värde. Planbeskrivningen anger att dessa kvalitéer ska skyddas och säkerställas men föreningen anser inte att detta följs upp i plankartan. Detaljplanen medger ingrepp som utgör stor risk för

att kvaliteter offras i omfattande grad. Planbeskrivningen bedöms vara vilseledande och ställer detaljplanen i en gynnsammare dager än den förtjänar.

Planbeskrivningen framför att detaljplanen möjliggör omfattande underjordiska anläggningar vilka dock inte behandlas i planen. Aktuell detaljplan i kombination med detaljplan för järnvägstunneln, möjliggör vertikal schaktning och sprängning till mer än 30 meters djup vid husliv och längs fasader på byggnader i Haga. Dessa byggnader ingår i stadens bevarandeprogram. Hela Haga utgör ett av stadens landmärken och attraktioner, vilket är viktigt att bevara. På samma sätt som för underjordisk cykelparkering bör, beträffande byggnaderna i Hagas nordöstra hörn, byggnadsåtgärderna närmast gatunivån begränsas i planen.

En vertikal schaktning till mer än 30 meters djup vid husliv i Göteborgs lera har aldrig tidigare gjorts. Det finns inga redovisade utredningar, som visar att detta är möjligt. Redan vid 15 meters djup visar utredningar (CTH) att det är förknippat med mycket stora risker. Analys av riskerna med att genomföra planen saknas. Riskerna är extremt stora och det framgår inte hur byggnader, personer (ras), anläggningar, kulturella och arkitektoniska värden skall skyddas.

Planens illustrerande perspektiv visar befintliga byggnader vid hörnet Södra Allégatan – Sprängkullsgatan, vilka har arkitektoniskt, kulturellt och historiskt höga värden. Dessa bevarandevärda byggnader kommer enligt föreningen Göteborgs kultur- och miljöarbete inte kunna behållas om planen genomförs. För dessa byggnader är en höjning av skyddsvärdet aktualiserat sedan några år. Skyddet måste uppgraderas för att möta de nya förhållandena och detta måste behandlas parallellt med aktuell detaljplan för att ge klara förutsättningar inför eventuellt kommande avtal mellan Trafikverket och entreprenörer.

Sammanfattningsvis vill föreningen framhålla att detaljplanen är missvisande då den anger att kvalitéer ska bevaras och samtidigt medger åtgärder som kommer leda till att samma kvalitéer går förlorade. Risker, i form av skador på byggnader vid schaktning och sprängning, som detaljplanen medför för dessa bevarandevärda byggnader är inte berörda i detaljplanen. Detta bör också säkerställas genom avtal mellan Trafikverket och entreprenörer.

Angränsande byggnader måste få ett skydd, som är anpassat till de nya förutsättningarna. Detta bör ske genom tillägg i detaljplan för berörda kvarter eller genom annat skyddsinstitut. Detta är ett ovillkorligt krav för kvarter närmast Haga Kyrkoplan. Skyddet måste stärkas, innan plan för station Haga kan antas.

#### **Kommentar:**

*Detaljplanen säkerställer skydd av byggnader, kultur- och parkmiljön genom flera planbestämmelser, vilket innebär även att arbetena måste ske å sådant sätt att dessa inte skadas.*

*De underjordiska anläggningarna regleras i detaljplanen genom bestämmelser markerade inom parentes tex (T<sub>1</sub>CP<sub>1</sub>). I planen regleras även en höjdsättning för tunneln, markering med halvcirkel, samt krav på minsta jorddjup.*

*För kommentarer gällande hur kringliggande fastigheter skall skyddas under byggnation se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

*Detaljplanen omfattar det område som är nödvändigt med hänsyn till planens syfte, enligt Plan- och bygglagen 4 kap. 32 §. I detaljplanen säkerställs begränsningar i järnvägstrafikens påverkan på bostäder intill planområdet, stomljud och vibrationer. Skydd av omkringliggande miljöer säkerställs även genom järnvägsplan och miljödöms. För fler kommentarer se Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.*

### **53. Boende utan angiven adress**

Boende har till sitt yttrande bifogat ett fotografi med bildnamnet "200-årigt kyrkoträd i Göteborg". Fotografiet visar ett träd vid Hagakyrkan med en skylt med budskapet "Politiker! Dom här gamla träden är inga byggklossar. Dom är stadens andedräkt."

#### **Kommentar:**

*På bilden framgår det inte helt klart vilket träd som avses, men Stadsbyggnadskontoret tolkar bilden som att det är ett av de träd norr om Hagakyrkan på Haga Kyrkoplän som kommer att kvarstå under byggtiden. Se även Tematiska svar under rubrik Träd och grönområden.*

### **54. Boende Vitlingsgatan 13**

Boende anser angående uppfyllelse av miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö och det lokala målet avseende hållbart nyttjande av resurser att bygget av Västlänken är bland de sämsta användningarna av resurser i Sverige någonsin.

Västlänken är extremt olönsam och riskfylld. De belastningar som planeras för Göteborg är omfattande och motsvaras inte alls av nyttan för varken staden eller dess omgivning. Den tänkta nyttan för tågkapaciteten och pendlare kan effektivare nås med visade alternativa lösningar till avsevärt lägre kostnad, små störningar och risker och inom oförändrad tid.

Boende anser att Västlänken inte bör genomföras och därmed inte heller detaljplan Haga. Den boende menar att presenterade alternativa länkar är överlägsna. Om Västlänken byggs bör station Haga utgå för att inte förlänga restider, minska tågkapaciteten och slöseri med resurser.

Boende anser att det saknas fakta vid beräkning av resande till station Haga och att stationens nytta snarare baseras på politiska ambitioner. Ingen seriös resandeanalys har gjorts vilket inte heller har förklarats. Att Hagas befolkning kommer att öka duger inte som motiv till stationen och det är fel att lägga tid och pengar på en station i Haga när det är bil och annan kollektivtrafik som står för den stora trafikmängden i staden. Andra infrastrukturprojekt bedöms bidra till större förkortning av restider och boende påtalar att Haga inte ansluts till den kommande Kringen.

Anser att skillnaderna i tillgänglighet är liten med och utan station Haga. Anslutningsmöjligheterna till slutmålet från stationerna är likartade mellan alternativet Korsvägen och Haga samt alternativet endast Korsvägen.

Anser att det inte behövs något förberedande för vidareutbyggnad till Hisingen då detta inte är realiserbart via Haga.

Menar att bilangöring till området under byggtid måste klargöras och antalet tillgängliga parkeringsplatser under och efter byggnation skall visas.

Anser att det blir svårt att nå målen för biltrafiken. Anser att förslaget kommer att innebära ökad trafik utanför Handelshögskolan.

Angående restider anses att Västlänken kommer ge förlängda res- och gångtider jämfört med nuläget för de flesta resande, främst i sydlig riktning, bland annat på grund av av- och påstigande i Haga.

Angående tågkapaciteten anser den boende att dubbelspår behövs förbi Haga för att få en anständig kapacitet.

Angående stadsutveckling anses att möjligheterna är begränsade då området kring Haga i princip är helt exploaterat.

Anser att byggtiden för Västlänken, och vad man kallar ”den uppgrävda staden”, innebär att regioncentrat Göteborg förstoppas under ett decennium då flera stora infrastrukturprojekt överlappar i tid.

Menar vidare att Västlänken endast bidrar till en minskad bilanvändning på ca 2 %, endast gäller pendlare, vilket är 5 % av de kollektivresande. Detta menar man i yttrandet inte går ihop med stadens trafikstrategi att minska biltrafiken med 25 %.

Menar att det krävs en konkret, tidsatt och realiserbar insatsplan fram till 2030 för området Haga Rosenlund före godkännande av detaljplanen. Anser att åtgärder och konsekvenser för området inte är utredda.

Påtar att Västlänkens byggtid försenar andra projekt som berör de övriga 95 % kollektivtrafikresande, bl.a. Operalänken, Kringens anslutning till Hisingen, spårväg i allén, exploatering av Södra Älvstranden.

Ifrågasätter att Göteborgs hamn vill ta emot alla massor från Haga Rosenlund. Anser att en plan för masshanteringen ska finnas före Hagas detaljplan godkänns.

Menar att det är felaktigt att trafikens negativa påverkan på hälsa, klimat och miljö minskas med Västlänken. Den boende menar att det är felaktigt att Västlänkens utsläpp under byggskedet kopplade till järn och cement kan återbetalas under driftskedet genom överföring av biltrafik till järnväg, då man räknar enligt dagens utsläpp men biltrafiken, menar man i yttrandet, ska vara fossiloberoende från år 2030. I yttrandet menar den boende att Västlänken är en klimatbov som aldrig återbetalar sitt utsläpp. Hen menar också att tunga transporter och massdeponier kommer ge dålig luftkvalitet samt risker för förgiftning runt om i staden under hela byggskedet. Vad gäller luftmiljön i driftsskedet anser man att luften i tunnlarna kommer vara lika olämpliga som dagens värsta biltrafik.

Angående kostnader och finansiering anser man i yttrandet att kostnaderna för sänkt effektivitet och nytta i samtliga trafiksystem är uppenbart stora under byggtid, men att dessa varken är uppskattade eller medräknade. I yttrandet ifrågasätts om medel finns för att täcka fördyringar som uppkommer, enligt yttrandet på 2-4 miljarder kronor.

En bilaga har bifogats yttrandet. I denna bilaga beskrivs alternativa lösningar. I bilagan menas att alternativet till Västlänken för att lösa tågpendlingen i och kring Göteborg inte utvärderats.

#### **Kommentar:**

*För kommentar gällande Västlänken se Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

*En masshanteringsplan har upprättats inom ramen för järnvägsplanen och dess miljötillstånd. För kommentarer gällande trafik under byggtid och masshantering, se Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.*

*I maj 2018 har Trafikverket meddelat att station Haga kommer att byggas med fyra spår redan från start inom den befintliga budgeten. Tidigare har man räknat med att stationen bara förbereds för fyra spår.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

#### **55. Boende Askims Domarringsväg**

Boende yrkar på att detaljplanen återremitteras då de synpunkter från Föreningen Trädplan med flera ej beaktats. Byggnadsnämnden ska vänta med att anta detaljplanen tills Trafikverket eventuellt fått alla tillstånd för projektet Västlänken. En oberoende kommission ska tillsättas för att utreda ett mer samhällsekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart alternativ till Västlänken.

Västlänken våldför sig på Göteborg Stads historia på ett miljödestruktivt sätt och detta i en tid där mer flexibla elfordon alltmer vinner en god plats på ett betydligt mer flexibelt vis åt en stad grundad på lera.

**Kommentar:**

*För kommentar gällande Västlänken se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

**56. Boende utan angiven adress**

Boende anser att det är tur att denne har flyttat från Göteborg eftersom liggande förslag till detaljplan endast förstör staden.

**Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*

**57. Boende Storgatan 11**

Boende vill framföra att belysningen är viktig, både för ljus och som utsmyckning. Den boende vill se åtgärder för att förhindra besvärande vindar. I underjorden vore det trevligt med olika slags serviceställen för mat och dryck, turistinfo, med mera som finns i andra länder, det är bara att kopiera goda idéer.

Möjligheter att cykla/skejta rakt igenom hela området, både ovan och under jord bör försvåras.

**Kommentar:**

*Synpunkterna noteras.*

*För kommentar kring innehåll i station Haga, se Tematiska svar Stationsbyggnaden i Kungsparken.*

**58. Boende Johannebergsgatan 34**

Boende tycker att det är märkligt att det satsas så mycket pengar på något som göteborgarna inte vill ha. Pengar borde satsas på vård, omsorg, skola, polis och annat tänk kring kollektivtrafiken.

**Kommentar:**

*För kommentar se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

**59. Boende Distansgatan 45**

Boende vill överklaga detaljplanen och ger inte sitt samtycke till något som inte kommer att kunna nyttjas och som dessutom ger ett närområde i kaos de närmsta 20 åren.

**Kommentar:**

*Information om hur man går tillväga för att överklaga detaljplanen finns beskrivet i Tematiska svar under rubriken Processerna.*

**60. Boende Topasgatan 9**

Boende är orolig för sättningskador på Hagakyrkan och omkringliggande kulturbyggnader. Boende vill ha en hållbar garanti för att detta inte sker.

**Kommentar:**

*För kommentarer se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

#### **61. Boende Erik Dahlbergstrappan 4**

Boende anser inte att det behövs en pendeltågsstation i Haga, stadens kulturbygd med fantastiska flerhundraåriga träd. Göteborg har förändrats enormt sen Västlänkens sträckning planerades i slutet av 80-talet. Idag är det Hisingen och Gårda t.ex. som är de snabbast växande bostadsområdena. Västlänken kostar mer än den smakar och är ett slukhål för stadens ekonomi. Dra i nödbromsen, det finns mycket att vinna.

##### **Kommentar:**

*För kommentar se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

#### **62. Boende utan angiven adress**

Boende vill inte ha den föreslagna förändringen som endast 2 % av göteborgarna får ta del av, utan vill ha Haga i ursprungligt skick. Önskar att pengarna ska läggas på den ökande brottsligheten och att politikerna ska lyssna på sina väljare.

##### **Kommentar:**

*För kommentar se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

#### **63. Boende Smörgatan 70**

Boende anser att detta är det värsta som kommer att hända. Halva staden ska grävas upp för att några Lerumsbor eventuellt ska åka till Haga. Inga göteborgare kommer åka järnväg i staden, det finns ju spårväg.

##### **Kommentar:**

*För kommentar se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

#### **64. Boende Nimbusgatan 4**

Boende blir gråtfärdig när denne tänker på Västlänken och funderar på hur man kan få de som beslutar att förstå hur totalt galet detta är. Trängselskatten bör gå till att förbättra kollektivtrafiken. Västlänken tar alla pengar som ska gå till kollektivtrafik och medför att hela staden blir uppgrävd under många år.

Den boende jobbar i hotellbranschen och tror att Västlänken kommer att ha en negativ inverkan på Göteborgs turism. Att dessutom skövla träd, riva delar av Liseberg och att kapaciteten för pendlare i de flesta fall inte ökar är ju fler argument mot Västlänken.

Snälla, snälla förstör inte Göteborg!

##### **Kommentar:**

*För kommentar se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

#### **65. Boende utan angiven adress**

Boende anser att placeringen av en station i Haga är olämplig då den ligger så nära centralen. Det finns ingen tidsvinst då kollektivtrafiken mellan platserna redan idag är god. I Haga ligger inte heller några stora arbetsplatser. Bygg istället en station på en plats där man vill att staden ska växa.

##### **Kommentar:**

*För kommentar se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

#### **66. Boende Krokslätts parkgata**

Boende anser att de nya byggnaderna ska byggas i en stil som passar in i redan befintliga. Göteborg har gjort bort sig tillräckligt med hemska blandningar i stilar.



**Kommentar:**

*Detaljplanen reglerar inte den exakta utformningen för byggnaderna. Istället har bestämmelser införts som ställer krav på att hänsyn ska tas till omgivande kulturmiljö och anslutande byggnadsverk. Synpunkten noteras.*

**67. Boende Arsenalsgatan 12B**

Boende är mycket orolig för vad som kommer att hända med Kungshöjd, Hagaparken och med Vasastaden. Den boende tror inte att det är säkerställt hur träd ska tas till vara, hur tunnlar ska borras genom lera och berg under hus som stått i över 100 år, samt inte minst var de 100 000 tals resenärerna till Haga kommer från.

**Kommentar:**

*För kommentarer gällande hur träd skall skyddas under byggnation se Tematiska svar Träd och grönområden.*

*För kommentarer gällande hur kringliggande fastigheter skall skyddas under byggnation se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

*För kommentar gällande Västlänken se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

**68. Boende Askims Röseväg 9**

Boende anser att detta är ett ickeprojekt som äter upp alla andra satsningar i Göteborg. Göteborg borde satsa på Gårdalänken och en förbifart Göteborg istället.

**Kommentar:**

*För kommentar se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

**69. Boende Södra Dragspelsgatan 28**

Boende anser att station Haga, enligt illustrationerna, ser likadan som stationen på Frölunda torg vilken är mycket ful. Upp och nergångarna i Haga bör inte göras fula med hårda hörn, glas som blir förstörda av klistrade affischer och som det blir dammigt och skitigt på.

**Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*

**70. Boende Stenkolsgatan 1**

Boende anser att byggnationen av Västlänken ska stoppas då den är en katastrof för Göteborg. Västlänken tillför inget för göteborgarna och den sätter stopp för utvecklingen av kollektivtrafiken under oöverskådlig tid. Det är inte försvarbart att bygga tunneln med den negativa påverkan som det innebär, både för människor, för miljö och för företag i Göteborg. Utred bättre alternativ. Gör om och gör rätt!

**Kommentar:**

*För kommentar se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

**71. Boende utan angiven adress**

Boende anser inte att det behövs en tågstation i Haga och att de som fortfarande arbetar för att få till en sådan saknar intelligens.

**Kommentar:**

*För kommentar se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

## 72. Brf Kungshöjd

De boende i föreningen vill inte ha station Haga och tillåter inte att tunneln dras under deras fastighet utan deras tillstånd. Föreningen har planer på bergvärme vilket tunneln kommer att inskränka på. Föreningen anser inte att det finns trafikunderlag för och ingen trafiknytta med stationen. De boende kommer att utsättas för onormala bullernivåer under 10 år och många av de boende är sjuka och behöver ro. Det finns även många barnfamiljer och äldre som behöver bil och bilplatser nära hemmet. Tillgången till parkering kommer att minska drastiskt under byggarbetstiden. De boende är emot trädskövlingen av Hagaparken. De är även emot att man inte avser bygga en parallell räddningstunnel och de är emot station i Haga eftersom staden redan byggt spårvagnsvästlänk från Centralen via Stenpiren till Järntorget som utför samma arbete. De boende är oroliga för vibrationer i huset när tågen kör under fastigheten eftersom huset är mycket känsligt för vibrationer. Att arbetet skall fortgå varje dag i veckan under 10 år från tidig morgon till sen kväll är inte godtagbart och de kräver absolut tystnad från arbetsmaskiner efter 18.00 på kvällen och att inget arbete utförs under helger då de boende behöver vila. De är redan störda av gnisslande spårvagnar.

### **Kommentar:**

*Fastigheten ligger inte inom det aktuella planområdet.*

*För kommentar gällande Västlänken se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

*För kommentarer gällande hur kringliggande fastigheter skall skyddas under byggnation och påverkan under byggtiden se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

## 73. Boende Skolgatan 6

Boende anser att de som är för Västlänken är intelligensbefriade samt att svensk fattigdom hotar demokratin.

### **Kommentar:**

*Synpunkten noteras.*

## 74. Boende Vasagatan 15B

Boende har invändningar mot att bygga tågstation i Vasa/Hagas känsliga kvarter. Den boende vill att planerna ska läggas ner så att de boende skonas ifrån 15 timmars byggbuller under byggtid, ständigt buller vid drift, luft/partikelföroreningar från tung byggtrafik och förorenade massor, trafikchaos, brist på parkeringsplatser, för evigt förstörda kulturminnen och risk för skada på befintliga vackra gamla hus, tre fula stationsbyggnader, en av lanterniner perforerad park på Haga Kyrkoplan, en parkeringshusliknande överdimensionerad påträngande kloss i hörnet av Vasa/Haga Kyrkogatan. Denna överdimensionerade byggnad skulle täppa till den sista glimten av Skansen Kronan.

Boende vill istället att närmiljön ska bevaras med de unika, oersättliga träden i Vasaalén, Kungsparken, Haga Kyrkoplan och Allén. Träden behövs i den stressade stadsmiljön. Satsa på väl fungerande kollektivtrafik inom Göteborg. Boende byter gärna sin bil mot att åka kollektivt den dag det går att ta sig kollektivt till Torslanda och Säve tidseffektivt.

### **Kommentar:**

*För kommentar gällande Västlänken se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

*För kommentarer gällande påverkan under byggtiden se Tematiska svar Påverkan under rubriken byggtid.*

*För kommentarer gällande påverkan på Träd se Tematiska svar Träd och grönområden.*

#### **75. Boende Västergatan 4A**

Boende påpekar att Riksrevisionen har angett att de anser att Västlänken inte är samhällsekonomiskt lönsam. Boende anser att det är ett politiskt projekt som inte vilar på varken ekonomisk eller teknisk vetenskapligt uppbyggd samhällsanalys.

##### **Kommentar:**

*För kommentar se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

#### **76. Boende Föreningsgatan 16A**

Boende anser att byggandet av Västlänken skulle innebära stora skador på både natur- och kulturmiljön i innerstaden. Många gamla träd skulle tas bort och orsaka att luften försämras. Hagaparken, som är en oas i staden, en del av Kungsparken och Liseberg skulle förstöras, fågellivet skulle upphöra i nämnda områden. Samtidigt skulle de öppna schakten orsaka råttinvasion i hela centrum. Att flytta gamla träd är ingen bra lösning, de dör efter ett tag. Det tar tiotals år innan nyplanterade träd luftreningskapacitet når upp till de befintligas.

Arbetet med tunneln ska bedrivas alla vardagar 07-22, helger mellan 07-19 under minst sex år i respektive arbetsområde med en bullernivå upp till 90 dB, vilket skulle vara oerhört påfrestande för de som stadigvarande bor där. Bortforslandet av flera miljoner ton sten och lera med tunga lastbilar i flera år skulle orsaka omfattande koldioxidutsläpp. Boende undrar om inte Miljöpartiet har tänkt på det. Stadens kulturmiljö skulle skadas oerhört: fästningsmurar och gamla kulturbyggnader kan få skador då grundvattnet sänks. Västlänkprojektet främjar inte Göteborgs stad, utan försenar utbyggnaden av kollektivtrafiken. Den väl genomarbetade Gårdalänken är ett mycket bättre alternativ.

##### **Kommentar:**

*För kommentar gällande Västlänken se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken. I övrigt noteras synpunkten.*

*För kommentarer gällande påverkan under byggtiden se Tematiska svar Påverkan under rubriken byggtid.*

#### **77. Boende Mellangatan 2A**

Boende anser inte att det första och andra villkoret ur regeringens beslut om att ge tillåtelse för Västlänken uppfylls. Det första villkoret gäller att negativa konsekvenser på kultur- och stadsmiljön ska begränsas och berörda fornlämningar bevaras, synliggöras och införlivas i anläggningen. Boende anser att Göteborg Stad inte på ett ansvarigt sätt har använt sitt mandat för att skydda de unika och bevarandevärda miljöer som finns i den direkta närheten till Hagakyrkan då man väl känner till Göteborgs innerstads känslighet för sättningar i samband med sänkta grundvattennivåer. För det andra är stadsdelen Haga är en levande kulturmiljö i Göteborgs innerstad idag. Här verkar många småföretagare för att göra Haga till en av Göteborgs främsta turistattraktioner som har öppet året runt. Denna levande kulturmiljö hotas av byggnationen av Västlänken som kommer att få påverkan på området under mycket lång tid.

Det andra villkoret som gäller att Trafikverket i samråd med Länsstyrelsen och Göteborg stad ska upprätta en plan för transporter och omhändertagande av berg- och jordmassor som uppkommer under bygget samt av byggnadsmaterial som ska användas i projektet. Planen ska redovisas till länsstyrelsen och kommunen senast vid den som Länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om, dock innan byggnationen startar.

Boende ser inte att Trafikverket har presenterat en fullständig plan för hur jord- och bergmassor skall transporteras och omhändertas för Mark- och Miljödomstolen.

Av dessa anledningar bör denna detaljplan ej antas av Göteborgs Byggnadsnämnd.

**Kommentar:**

*För kommentarer gällande kulturmiljö se Sammanfattningen, Tematiska svar Kulturmiljö och arkeologi samt Träd och grönområden. Se även kommentar till Länsstyrelsens yttrande, nummer 19.*

*För kommentarer gällande masshantering se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

*För kommentar gällande Västlänken se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

*I övrigt noteras synpunkten.*

### **78. Boende på Husargatan 10**

Boende är helt emot projektet. Syftet att ge 100 000 boende och 130 000 arbetande gångavstånd till centrala Göteborg är märkligt då det redan idag är gång- och cykelavstånd till centrala Göteborg från Haga. Vinsten i minuter skall vägas emot de kostnader som projektet har, inte bara ekonomiska, utan i olägenheter för boende i området under upp emot 10 års tid, mot en försämring av vackra Haga, mot de stora risker som vackra och kulturskyddade byggnader utsätts för. Flera av byggnaderna som berörs är några av de största kulturskatterna vi har i staden. Det verkar även finnas planer på att inkräkta på det relativt nybyggda universitetsområdet i form av Handelshögskolan med andra institutioner. Höghuset Vasagatan 1 och Tidningsbiblioteket är ytterligare två kulturskatter som verkar beröras.

Försämras ytorna för Handelshögskolan med kringliggande institutioner blir skolan mindre attraktiv ur studieperspektiv och en stor del av underlaget av studerande och arbetande lär försvinna.

Inga vettiga argument finns för att projektet skall genomföras. Det enda boende ser är en prislapp på 20 miljarder för att göra en miljö som är av riksintresse till en sämre miljö.

**Kommentar:**

*För kommentar gällande Västlänken se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

*För kommentar gällande kulturmiljön se Tematiska svar Kulturmiljö och arkeologi.*

*För kommentar gällande Handelshögskolan se kommentar till yttrande nummer 38.*

### **79. Boende på Seminariegatan 12**

Yttranden är kritisk mot projekt Västlänken och menar att samhällsnyttan måste ställas mot samhällskostnaden och att vid en sådan jämförelse faller projektet direkt. Det finns bättre alternativ och att man i ett sådant läge påbörjar delprojekt utan att Trafikverket delgetts adekvata tillstånd är inte samhällsekonomiskt försvarbart. Det har inte framförts direkta siffror på antalet resenärer till/från Haga. Några undersökningar kring hur många av arbetande och boende i området som skulle använda stationen om den fanns har aldrig gjorts. Man baserar då en station på ett i stort sett obefintligt underlag. Anser att det är märkligt att man väljer Västlänken och en station i Haga utan att ha ett fast underlag att basera detta beslut på. Hur många som bor eller arbetar inom en viss radie från stationen säger inget om hur många som faktiskt skulle använda stationen.

Anser att stationen är felplacerad och istället borde placerats vid Järntorget som är dagens nav med flera stationslägen. Station Haga medför längre restider för de som kommer eller ska söderöver. Detta p.g.a. svängen via Haga och stoppet där. Enligt Trafikverket en extra tid på 2-3 minuter, enligt andra bedömare ca 10 minuter. En förlängd restid lär knappast öka trycket att få fler att väja kollektivt framför bil. D.v.s man motverkar ett av syftena med Västlänken (att få folk att byta bil till kollektivtrafik) genom att bygga en station i Haga.

Anser att "Förstärkningsalternativet" är det enda rimliga alternativet som till en lägre kostnad löser problemen vid Göteborgs central, helt utan att förlänga restiden för vissa passagerare. Detta alternativet var också Banverkets val.

Enligt Länsstyrelsen kommer 180 träd i/vid/runt Haga station att beröras, varav 110 flyttas eller tas ned. Detta påverkar kraftigt miljön i området. Det påverkar också vattenbalansen vilket kan leda till sprickbildningar i hus m.m.

Påpekar att ventilationsanläggningarna och brandschakten som kommer att anläggas kommer kraftigt påverka närmiljön i området. Risken för påverkan och sprickor på Hagakyrkan, de äldre husen i Haga under byggnationen och kanske även efter byggnationen i form av buller, skakningar och övriga störningar.

Har synpunkter på att tegelbyggnaden vid Handelshögskolan som arkitekt Carl Nyrén ritat kommer att rivast fast den är utpekad i Göteborgs stads bevarandeprogram. Undrar därför varför Göteborgs stad med ena handen sätter upp en byggnad på listan över byggnader med kulturhistoriskt värde, för att sedan, med andra handen, totalt radera detta?

Yrkar på:

Att planen återremitteras då de synpunkter som flera framförde i samrådet kvarstår, eftersom de inte är beaktade.

Att byggnadsnämnden väntar med att anta detaljplanen till dess att Trafikverket eventuellt fått alla nödvändiga tillstånd för projekt Västlänken.

Att man tillsätter en oberoende kommission för att förbehållslöst utreda ett samhällsekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart alternativ till Västlänken.

Att Handelshögskolans byggnad, av Göteborgs stad ansett vara av kulturhistoriskt värde, bibehålls och ej förstörs, eller förvanskas (då detta skulle förstöra just det kulturhistoriska värdet som Göteborgs stad säger sig vilja behålla).

Att Västlänken i sin helhet stoppas då den inte är samhällsekonomiskt hållbar.

#### **Kommentar:**

*För kommentar gällande Västlänken och station Haga se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

*För information gällande påverkan på träd se Tematiska svar Träd och grönområden. Här redovisas hur varje träd påverkas av utbyggnaden.*

*För kommentarer gällande påverkan på byggnader se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

*Brandgasschakt på Haga Kyrkoplän har aldrig funnits med i detaljplanen för station Haga. Däremot har det tidigare funnits i detaljplanen för järnvägstunneln, men valts bort till förmån för ett läge på torget framför Smyrnakyrkan. Övriga schakt inom planområdet integreras i stationsbyggnader.*

*För kommentar gällande Handelshögskolan se kommentar till yttrande nummer 38.*

## **80. Boende på Slottsskogsgatan 47B**

Påpekar att Mark- och miljödomstolen har ännu inte prövat Trafikverkets ansökan om tillstånd att påbörja arbetet med Västlänken, även detta en lång och tidskrävande process, där utfallet ännu är oklart.

Menar att Kungsparkens roll har förändrats sedan Västlänken planerades från en lite skum plats till en plats för både sportare flanörer och lugnare rekreation. Kungsparken är en investering i kommande generationer och vi ska gå och cykla mer. Miljön Kungsparken skapar ihop med Hagaparken är unik i sitt lugna upplevelsevärde. Karaktären är i balans med omgivande starka och kulturellt starka områden genom att vara en stark grön plats där blandningen av historiska skönhets och hälsovärden hjälper till att skapa Göteborgs identitet. Att bygga Haga station och inte bevara denna unika miljö är felaktigt i vår tid när vi ska bygga hållbart. Detta är ett ansvar i regionen och världen. Yttranden är boende och konstnär i Göteborg. Vill ge vidare den omslutande miljön som omgärdar Hagakyrkan (inklusive Kungsparken) till kommande generationer göteborgare.

Påpekar att det finns många konstskolor runt planområdet och att konstelever och konstnärer brukar miljön idag. De ingrepp som redan gjorts har varit felaktiga på en sådan här plats där det är viktigt hur träden satt sig till ro över väldigt lång tid. Det är viktigt både för hälsovärdet och den kulturella aspekten. Det är denna kombination och historiska bild som vi kan få en känsla av epoker och leta fram kunskaper genom som vi kan teckna, måla och ge vidare till Göteborg. Påpekar att det är den omslutande miljön som förstörs av Haga station. Både inifrån parken från hållplatsen och från andra sidan kanalen. På långt håll är detta en harmonisk bild i totalbalans ingenting plottrar bort hörnen eller ser skevt ut för det viktiga hörnet är borta där schaktet ska ligga det är det klara verkliga innehållet och tydliga ostörda linjer som skapar en sådan här vykortsbild. Och de gröna Vykortsbilderna är få i Göteborg, Hagakyrkans torn som sticker upp ur den massiva lummigheten, näckrosdammen, Botaniskas damm. Hus finns det mer landmärken av och det är ju positivt men de gröna vykortsbilderna ska vi bevara. Det här är inte en ny knutpunkt, det är en lugn oas i mitten av stora områden som redan har tydliga centrum. Det är en plats vid sidan av dit man går för att vila och få en kontrast till resten och den behövs. Eftersom det är många som är arga på att Västlänksvisionen är fel och får känna av det, så får vi inte ett robust Göteborg som också innebär att invånarna har förtroende för varandra och kommunen. Vad vi får är inte en attraktiv stadsmiljö. Det är mångfalden i staden vi plottrar bort genom att förstöra en unik plats. Vi får ett urvattnat stadsliv där folk blir sittande och inte lockas att upptäcka på samma sätt. Bygger vi Haga station så får vi inte en hållbar stadsstruktur.

### **Kommentar:**

*Sedan granskningen av detaljplanen, har detaljplanerna för järnvägstunneln och järnvägsplanen vunnit laga kraft, Trafikverket fått miljödom och verkställighet, se mer under Tematiska svar Processerna.*

*För kommentar gällande Västlänken och station Haga se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

*För kommentarer gällande Kungsparken och parkmiljö se Tematiska svar Träd och grönområden samt under rubriken Stationsbyggnaden i Kungsparken.*

## **81. Föreningen Trädplan Göteborg c/o Fogelbergsgatan 9a**

Totalt har cirka 70 personer har skickat samma eller liknande yttrande som nätverket Trädplan har skickat in. Dessa återfinns numrerade och benämnda som boende under rubrikerna Sakägare, Övriga samt Synpunkter som inkommit efter granskningstidens slut.

Föreningen har inkommit med en skrivelse, som sammanfattas nedan, och bilägger samtidigt ytterligare två skrivelser som bilagts föreningens överklagan av Trafikverkets Järnvägsplan, bilaga 2 Miljö kvalitetsmål Träd och bilaga 5 Påverkan kulturmiljö Riksintresse. Yttrandet med bilagor finns att läsa i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

### **Föreningen yrkar på följande**

- Att planen återtas för omarbetning då de synpunkter som Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. framförde i samrådet inte är beaktade och därmed kvarstår
- att byggnadsnämnden väntar med att anta detaljplanen till dess Trafikverket eventuellt fått alla nödvändiga tillstånd för genomförande av projekt Västlänken
- att man låter en oberoende kommission utreda ett samhällsekonomiskt, miljömässigt, socialt hållbart och medborgar-förankrat alternativ till Västlänken

### **Nedan följer en sammanfattning av de synpunkter som föreningen framför i sitt yttrande**

Föreningen framför att station Haga innebär den största samlade negativa miljökonsekvensen i projekt Västlänken, och att det är en av de största miljökatastroferna i Göteborgs moderna stadsplanering. Man anser därför att fram till dess att Trafikverkets Järnvägsplan och tillstånd enligt miljöbalken har givits så ska Göteborgs Stad inte anta denna detaljplan, och därmed inte medge dessa ingrepp i onödan.

Vidare framför föreningen att de illustrationer som följer med detaljplanen är missvisande då trafikbilagan anger att spårvagnsspåren ska flyttas in i Parkgatan mellan Sprängkullsgatan och Viktoriagatan, och att man där ska ge plats för bussar och stationsbyggnad. Föreningen anser därför att i princip hela Kungsparken mellan nuvarande hållplats och Nya Allén försvinner. Man anser också att de illustrationer som visar stora björkar som växer på perrongerna skulle innebära ett nytillskott som är främmande för detta parkavsnitt och sänka kulturmiljöns värde ytterligare.

Föreningen framför att man i tidigare yttrande angett att detaljplanen för station Haga strider mot bl a Plan- och bygglagen (1 kap 1 § och 2 kap 2 §, 6 § och 7 §) och Miljöbalken (1 kap 1 § och 3 kap). Västlänken är även i konflikt med kulturmiljölagen KML 1988:950, statliga byggnadsminnen 2013:558 och Göteborgs Stads Bevarandeprogram, Göteborgs Stads Översiktsplan, Göteborgs Stads Grönplan och den nyligen antagna Trädpolicy, samt § 9 i Raseringskontraktet med kronan 1807.

## **2. VL och dp**

Föreningen framför att kärnfrågan är om de beräknade miljövinster av Västlänken motiverar de stora konsekvenserna för stadsmiljön, med delvis oersättliga värden som konstituerar mycket av Göteborgs själ. Här anser man att myndigheterna framför halvsanningar och utelämnar fakta, och bedriver propaganda för att visa på att projektet är samhällsekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart. Vidare menar föreningen att stadens och Trafikverkets egna handlingar bevisar motsatsen. Man framför att endast 1 % av kollektivtrafikresenärerna har Haga med omnejd som destination, att ytterst få boende i Göteborg kommer att kunna nyttja Västlänken samt att den främst byggs för pendlare ifrån kranskommuner som kommer att få längre restid till deras viktigaste målpunkt, Drottningtorget och Centralen-området.

### **2.1. MKB**

Föreningen konstaterar att en MKB upprättats i enlighet med kraven i PBL och att denna visar att påtaglig skada uppstår på berörda riksintressen.

## 2.2 Grön Lunga

Man invänder mot att en station läggs i Kungsparken, där man framför att Trafikverkets motivering att platsen inte används i nuläget är felaktig, då den låga användningsgraden beror av det avgränsande staket och den onödiga genomfartstrafik som finns på platsen idag. Vidare framför man att denna del av parken har ett lika stort naturvärde som resten av Kungsparken och att det är en sammanhängande biotop och en grön lunga.

## 2.3 Tillåtlighet

Föreningen anser att det villkor som regeringen ställt i tillåtlighetsbeslutet inte uppfylls för detaljplanen, vilket man grundar framförallt på de yttranden som Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen lämnat. Man anser därför att planen ska återremitteras och tillåtligheten upphävas.

## 2.4 Riksintresset

Föreningen framför att Trafikverket hävdar att Västlänkens beslutade sträckning är av riksintresse för kommunikation, och att Göteborgs Stad delar denna uppfattning. Föreningen anser att det inte är sträckningen som sådan som är ett riksintresse utan en lösning som ökar kapaciteten på Göteborg C. Vidare anger man att något sådant alternativ inte utretts på allvar. Föreningen anser också att utnämmandet av ett riksintresse innan det är byggt går emot gängse regelverk, och att endast färdigbyggda infrastrukturprojekt bör förklaras som riksintresse. Man anser att detta är ett sätt för Trafikverket att undkomma Miljöbalkens skyddsregler, och hänvisar till MB 1 kap 1§ och 3 kap 6§.

## 2.5 Haga station som målpunkt

Föreningen framför att det enligt Trafikverket inte har utförts någon känd resvaneundersökning som styrker behovet av en station i Haga. Man hänvisar till en infogad tabell ifrån en underlagsrapport till Göteborgs stads trafikstrategi, ”Hur många reser i Göteborg år 2035” som visar en tillkommande dagbefolkning på 1000 personer inom Haga station år 2035. Föreningen anser att detta visar att station Haga inte kommer att utgöra någon större målpunkt i framtiden heller, eller en bas för vidare stadsutveckling, då tillkommande dagbefolkning är den lägsta av de angivna områdena i tabellen. Vidare anser man att Norra Masthugget och Skeppsbron inte kan räknas in i underlaget för stationen, då dessa nås snabbare med spårvagn från Centralen än till fots. Vidare anser man att stationen inte heller kan ses som en terminalpunkt, då den för lokaltrafiken inte har någon sådan funktion och då bussar inte stannar på hållplats Hagakyrkan. Föreningen framför därför att det som återstår är funktionen som byte mellan tåg och lokaltrafik. Vidare förs ett resonemang kring att Trafikverket hävdar en närhet till Sahlgrenska sjukhuset, och man redovisar nuvarande restider ifrån många olika platser till Sahlgrenska. Man menar att dessa är kortare om man använder sig av annan kollektivtrafik eller byter på Centralen, och att detta därför visar att Trafikverket medvetet eller omedvetet kommunicerar felaktiga antaganden.

## 2.6 Framtida utbyggnad till fyrspårsstation

Föreningen framför att det inte framgår i vare sig denna detaljplan eller i Trafikverkets handlingar när den eventuell utbyggnad till fyrspårsstation skulle kunna ske, vad som krävs för att åstadkomma en sådan; om nya schakt måste grävas eller om förberedelserna redan omfattar betongtunnlar för de tillkommande spåren, vad kostnaderna blir för dessa och vad de innefattar liksom konsekvenserna för omgivningen när åtgärden vidtas i ett senare skede. Då fyrspårsstationen anförs vara en förutsättning för att nå den kapacitet som beskrivs i visionen ”Målbild 2035” som legat till grund för beslutet att projektera Västlänken anser man att det är rimligt att denna åtgärd och dess konsekvenser beskrivs utförligt i detaljplanen.



### 3. Definition av nollalternativ

Föreningen framför att man anser att nollalternativet skall vara Göteborgs Översiktsplan 2009 framskriven till situationen år 2030 men utan Västlänk. Man framför att såväl MKB som detaljplan inte tillräckligt tydligt redovisar ett alternativ där järnvägen förstärks (enligt ÖP:s inriktning) men utan Västlänk, dvs. med en annan lösning och visar på tre alternativ som man anser inte tagits med i Trafikverkets utredningar – en pelarslinga över stationsområdet, en station i Olskroken och en station i Gårda. Vidare anser man att det i ÖP 2009 angivits att busstrafik flyttas ut från Brunnsparken till en cityring i Allén och att detta ska med i ett nollalternativ.

Föreningen visar också på ett eget förslag till stadsutveckling i Gullbergsvass där man framför att man följer ÖP 2009 och kan ge plats för minst 10 000 bostäder.

### 4. Stadsutveckling

Föreningen anser att de alternativa lösningarna på järnvägsutbyggnaden som presenteras kan generera mycket större mängder bostäder och arbetsplatser är med det alternativ som presenteras, och anser att MKB därför anger en felaktig slutsats. Vidare framför man att utbyggnaden av något av de presenterade alternativen skulle kunna finansieras av det ökade markvärdet (mark som idag till största delen ägs av Jernhusen och Göteborgs Stad). Norra Masthugget och Skeppsbron kan utvecklas även om Västlänken inte byggs och försörjas genom elbuss eller spårvagnar.

### 5. Samhällsekonomi

Föreningen anser även att samhällsekonomi inte behandlas på ett tillfredsställande sätt i projektet. Man visar en analys ur rapporten "Västlänken och alternativen" (Järnvägsfrämjandet) där man menar att det tydligt framgår att nollalternativet ger en klart överlägsen samhällsekonomi, och hänvisar även till att Riksrevisionen har konstaterat att Västlänken inte är samhällsekonomiskt motiverad.

### 6. Kulturmiljön

Man anser att nollalternativet inte är i konflikt med kulturmiljön medan Västlänken våldför sig på Göteborgs Stads historia på ett okänsligt och miljödestruktivt sätt. Man menar att dokumentationen och redovisningen av kulturmiljön är genomförd av mycket kompetenta personer, men att det inte framgår vad de anser om påverkan, och att MKB:n ska kompletteras med ett oberoende expertutlåtande då den är en partsinlaga. Vidare frågar man vem som har rätt att avgöra vilket riksintresse som väger tyngst, Västlänken eller kulturmiljön (se även resonemanget kring riksintressen ovan).

Vidare framför man att det enligt regelverket ska vara 10 meter upp till ovanliggande byggnader, men att det under residenset enbart är 7 meter. Det anser man innebära att det garanterat kommer att spricka och ge stora sättningar på huset.

Man listar delar av de kulturmiljöer som Västlänken påverkar, och framför att politiken inte lyssnat på folkets röst angående Västlänken. Påverkan på riksintresset anser man vara alarmerande, särskilt med den marginella nytta en station i Haga ger.

Vidare återkommer man till nollalternativet och en ringbussidé som man menar skulle ge kortare restid för merparten av kollektivtrafikresenärerna.

Man framför att Västlänken är i konflikt med KML 1988:950, statliga byggnadsminnen 2013:558 och med Göteborgs Stads Bevarandeprogram.

## 7. Naturmiljön

Föreningen anser att nollalternativet har en marginell inverkan på naturmiljön, medan Västlänken har mycket stor påverkan med stor påtaglig skada och irreversibla konsekvenser. Man framför att minst 500 träd kommer att avverkas eller utsättas för tveksam flyttning. Vid Haga är det ca 200 träd i det unika parkområdet som berörs, varav norra delen av Haga Kyrkoplan, som är skyddat enligt KML 4 kap, kommer att förlora 10 äldre träd. Det intrånget menar man kommer att få stora negativa konsekvenser på kopp-lingen mellan Haga Kyrkoplan och Kungsparken.

Man menar vidare att beteckningen (n<sub>1</sub>) på plankartan, med texten ”träd som berörs av markarbeten ska flyttas eller ersättas” ger falska löften om att det går att rädda träden, då många är omöjliga att flytta eller ersätta. På illustrationsplanen anser man att det är fel att stora träd illustreras där det är omöjligt att ersätta.

Man framför också att det kommer att vara omöjligt att flytta de största skyddsvärda träden, och att det träd som redan förberetts för flytt genom rotkartering redan uppvisar skador och försämrat hälsotillstånd.

Man redovisar en lista med de mest värdefulla objekt och miljöer som förstörs av Västlänken, där Kungsparken, Haga Kyrkoplan, Alléstråket, Rosenlundskanalen, Nya Allén, Norra Allégatan, Vasagatan och Rosenlundsgatan ligger inom denna detaljplan.

Vidare framförs synpunkter på Trafikverkets bedömning avseende andra områden inom Västlänken.

## 8. Rekreatiomsområden

Föreningen påpekar att parker och offentliga platser kommer att påverkas under byggskedet genom stora öppna schakt och omkringliggande inplankade byggarbetsplatser. Man framför också att ramperna kommer att bli långa vid Hagastationen, för att schaktmassorna ska kunna tas upp. Vidare kommer det att vara buller och störningar pga. av arbete och mängder av transporter dagligen mellan kl 7-22 och vardagar kl 7-19.

Man listar därefter de värdefulla rekreatiomsmiljöer som kommer att påverkas av Västlänken som helhet. I planområdets närhet och inom planområdet finns Kungsparken, Nya Allén, Rosenlund, Rosenlundskanalen, Haga Kyrkoplan och Feskekörka med kajtor.

Föreningen anser att alternativen till Västlänken kan bevara nuvarande parker och grönområden, och därmed berika rekreatioms- och friluftslivet, samtidigt som området kring Centralen kan exploateras mycket tidigare än 2026.

Man menar att den långa byggtiden kommer att ha en mycket negativ inverkan på såväl äldre människor som för många barn, när värdefulla rekreatiomsytter och lekplatser försvinner under lång tid. Såväl buller som luftföroreningar sänker omgivande stadsmiljöers livsbetingelser under minst nio år.

## 9. Förorenade områden

När det gäller föroreningar framför man att förekomster finns inom andra delar av Västlänkens sträckning, där halterna är högre än Naturvårdsverkets riktlinjer, och att ett nollalternativ skulle innebära att behov av sanering inom Centralenområdet och Gullbergsvass inte skulle finnas. Man framför risker för spridning och läckage till grundvattnen liksom arbetsmiljön för det som kommer att jobba med bygget.

## 10. Ytvatten

Man framför vilka risker som finns att gifter förorenar ytvattnet vid såväl sanering av massor som vid bergtunnelarbete. Likaså pekar man på hanteringen av sprängämnen, och tunnelns spol- och släckvatten samt dräneringsvatten.

## 11. Grundvatten

Föreningen påpekar riskerna med att grundvattennivåerna sänks för äldre anläggningar, företrädesvis rustbäddar, där riskerna för sättningar då är stora. Man menar att Trafikverkets framhållande av Götaleden som ett gott exempel starkt har ifrågasatts av oberoende expertis. Föreningen framför att stadsbyggnadskontoret påtalat att ett helt kvarter i Pustervik har så allvarliga sättningsskador på grund av den närbelägna Götatunneln att en rivning anses oundviklig. Farhågorna för Västlänken, med ovan och intilliggande kvarter är därför stora. I yttrandet visas ett fotomontage på ett schakt som är 30 meter djupt. Vidare redovisar man en lista med byggnader och naturmiljöer som är känsliga för grundvattensänkningar. Inom planområdet finns där äldre bebyggelse med högt kulturhistoriskt värde i stadsdelarna Haga och Vasastaden, bl.a. Hagakyrkan och gamla stadsbiblioteket på Haga Kyrkoplan, delar av det unika park- och allétråket längs Vallgraven (Kungsparken, Nya Allén samt Haga Kyrkoplan).

## 12. Arbeten i och vid vatten

Föreningen framför att man ställer sig bakom Länsstyrelsens krav (i svar på Trafikverkets ansökan om Vattendom) på att konsekvenser av det tillfälliga ingreppet i kanalerna under byggskedet ska beskrivas. Man menar också att detaljplanen inte har tagit hänsyn till konsekvenserna av att Rosenlundskanalen helt stängs av i 6 månader.

## 13. Buller och vibrationer

Föreningen framför att det främst under byggskedet kommer att uppstå påverkan från buller och vibrationer, och anger orsaker och områden med högre nivåer. För stomljud framförs att det under driftskedet kommer drabba ett stort antal fastigheter i en zon på ca 200 meter utmed Västlänkens sträckning. Man framför att nollalternativet ger begränsade problem av det här slaget och att det påverkar grundvatten, ljud, stomljud och vibrationer marginellt.

## 14. Luftkvalité

Föreningen påpekar att många bostadsområden kommer att få sämre luftkvalité under byggtiden, och att ökade partikelhalter kommer att uppstå i närheten av utsläppspunkter för tunnelns ventilationssystem.

## 15. Stadsbild

Föreningen menar att byggskedet kommer att påverka stadslivet och gatuperspektivet på ett påtagligt negativt sätt och att det kommer att orsaka påtaglig skada på kulturhistorisk miljö och stadsbild längs stora delar av Västlänkens sträckning. Man frågar hur kommunen garanterar att påtaglig skada kommer att undvikas.

## 16. Trygghet

Föreningen framför att det i trafikbilagan står att argumenten mot en uppgång i Smyrnakyrkan är att det blir för långa, mörka och otrygga gångar under jorden. Detta anser föreningen gälla för hela Västlänken och alla dess stationer, särskilt då man framför att Västtrafik inte planerar för någon bemanning. Här hänvisar föreningen till undersökningar ifrån Stockholm som man menar visar på att tunnelbanestationer är nav för

kriminalitet och asociala grupper, och att det utöver detta finns terrorrisker. Därför menar man att en station i ett grönområde är helt olämplig. Man framför vidare att detaljplanen saknar denna analys.

### 17. Detaljplan station Haga

Föreningen framför att deras synpunkter kvarstår trots de revideringar som gjorts sedan samrådet, och att de omfattande och irreversibla negativa effekterna av stationsbygget nu framstår ännu tydligare än tidigare.

#### 17.1 Parkanläggningar och alléer

Föreningen pekar på de mycket stora kulturhistoriska värden som Nya Allén, Kungsparken och Haga Kyrkoplan har idag, och påpekar att inga bestämmelser reglerar att träd som ska kvarstå under tunnelbygget överlever, att flyttade träd kommer att kunna återplanteras eller att träden blir långlivade efter flytt och återplantering. Man anser vidare att Illustrationsritningen som ingår i planhandlingen ger intrycket av att en relativt stor andel av de befintliga träden kommer att finnas kvar efter bygget av stationen men att det av plankartan och beskrivningen framgår att många träd kommer att försvinna och saknar skydd. Den generella bestämmelsen ”Träd som berörs av markarbeten flyttas eller ersätts” anger inte om träden avses bli återplanterade utan medger i själva verket nyplantering och säkerställer varken trädslag eller placering, vilket också har stor kulturhistorisk betydelse.

#### 17.2 Kompensationsutredning och åtgärdsprogram för träd

Trädplan Göteborg vill understryka att vi ställer oss bakom det föreläggande inför ansökan till Mark-och Miljödomstolen, som TRV inte helt svarat på (Yttrande 2016-09-23 Diarienummer 531-6851- 2016).

I detaljplanen har varken frågan om trädens bevarande, ev *åtgärdsprogram* kompensationsåtgärder redogjorts i tillräcklig grad. Detta innebär en stor risk för ett framtida bevarande av kulturmiljön och den gröna lunga som Kungsparken och Haga Kyrkoplan utgör.

#### 17.3 Entréer och stationshus

Inom området Nya Allén / Kungsparken placeras två entréer. I dessa lägen omfattar planen en byggrätt i parkens södra del för ”stationshus” som inte bara innehåller entréutrymmen utan stora ytor för service och som omges av stora hårdgjorda ytor, vilka ökar betydligt genom två stora lanterniner för dagsljus till den underjordiska stationen. Såväl byggnaden som de anslutande hårdytorna innebär omfattande intrång i den värdefulla parkmiljön, särskilt genom byggnadens och lanterninernas storlek.

Intill Nya Alléns västra del, framför bostadskvarteret Bajonetten, omfattar planen en trappa till ett cykelgarage under mark och en hårdgjord yta intill. Denna anläggning är också med sin för alléstråket helt främmande karaktär ett betydande intrång med negativ påverkan på denna viktiga del av kulturmiljön i anslutning till Haga.

#### 17.4 Stationsentrén i söder och rivning inom Handelshögskolan

De nu föreslagna planbestämmelserna medger att lågdelen ersätts med en större nybyggnad. Det innebär att tegelbyggnaden med sin omsorgsfullt utformade exteriör och interiör rivs och att ytterligare en kulturhistoriskt förankrad grönyta med träd inom planområdet försvinner. Som ersättning uppförs ett byggnadskomplex med en del som har åtta våningar. Det nya ”höghuset” kommer att störa sikten i Vasagatan västerut mot Skansen Kronan och även mycket negativt påverka miljön vid Haga Kyrkogata. De boende kommer bli inte längre få in något solljus i sina lägenheter.

Ett av motiven till denna förändring är enligt planbeskrivningen att ”det gör det möjligt att integrera station Hagas södra uppgång i kvarterstrukturen, vilket minimerar intrång i den känsliga kulturmiljön”. (Planhandling juni 2016, sid 48.) Enligt vår uppfattning ger den föreslagna förändringen och det nya höghuset istället en stor negativ effekt på områdets kulturmiljö och minskar ytterligare möjligheten att bevara områdets nuvarande kvaliteter.

#### 17.5 Cykelstråk med bro över Vallgraven

Den föreslagna planbestämmelsen för bron motsvaras inte av en bestämmelse för väg genom parken, med överfart tvärs Nya Allén. Att cykelstråket inte är avsett att regleras i planen på sträckan i parken, är högst anmärkningsvärt och knappast acceptabelt. Det kan starkt ifrågasättas om en sådan förbindelse är lämplig eller överhuvudtaget meningsfull med tanke på dels trafikfaran, dels de ingrepp som krävs i parken och den känsliga vallgravsmiljön. En ny bro skulle spärra den fria sikten över Vallgraven mellan de gamla broarna. Dessa nackdelar ska ställas mot fördelen med en genare förbindelse än den som redan finns via två broar på ett avstånd av ca 170 meter från varandra, vilket är en mycket liten sträcka både för gångtrafikanter och cyklister. Förbindelsen är inte så angelägen att en väg genom parken regleras i planen. Bron bör alltså av flera skäl utgå ur planförslaget.

#### 18. Sammanfattning

Den föreslagna detaljplanen innebär, om den genomförs, att området genomgår en genomgripande förändring vad gäller utseende och karaktär.

Platsens naturvärden, kulturhistoriska värden och rekreationsvärden kommer att minskas och delvis förstöras för alltid.

En stor andel träd och grönska i norra delen – bl a åtskilliga av Kungsparkens äldsta och mest karaktäristiska träd av sorter som staden numera inte gärna vill plantera – försvinner. Stationsbyggnaden i det för Sverige unika parkstråket, tillsammans med nya hårdgjorda ytor blir dominerande inslag i stadsbilden - istället för dagens gräsplaner med mäktiga träd med stora miljö-, hälso- och skönhetsvärden som inte kan ersättas genom nyplantering.

Vid Vasagatan i områdets södra del rivs en kulturhistoriskt värdefull byggnad och ersätts av ett nytt ”höghus” utan den nuvarande byggnadens anpassning till befintlig boende- och kulturmiljö eller till siktlinjer i stadsbilden.

Sammantaget visar detta att detaljplanen inte tar hänsyn till områdets unika kvaliteter. Den strider därigenom mot flera bestämmelser bland annat i Plan- och Bygglagen, Miljöbalken, Kulturmiljölagen, Statliga Byggnadsminnen, Göteborgs Stads Bevarandeprogram, Göteborgs Stads Översiktsplan, Göteborgs Stads Grönplan, Göteborgs Stads nya Trädpolicy, Göteborgs Stads Klimatmål samt Raseringskontraktet med kronan från 1807.

Föreningen Trädplan Göteborg anser att stationsläget bör omprövas och istället för den framtagna detaljplanen, bör en helt ny plan - som säkerställer och skyddar områdets unika kultur- och naturmiljövärden för framtiden - tas fram.

#### **Kommentar:**

*Föreningen framför många synpunkter som kommenteras inledningsvis i Sammanfattningen och Tematiska svar.*

*För kommentar gällande kritik mot Västlänken och station Haga se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

#### 2. VL och dp

*För kommentar gällande Västlänken och station Haga se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

### 2.1 MKB

*För kommentarer gällande miljökonsekvensbeskrivningen se Tematiska svar Västlänken som riksintresse.*

### 2.2 Grön lunga

*För kommentarer gällande miljökonsekvensbeskrivningen se Tematiska svar Stationsbyggnaden i Kungsparken och rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

### 2.3 Tillåtlighet

*Regeringens villkor för tillåtlighet ska uppfyllas vid ett genomförande av järnvägsplanen, utbyggnaden av stationerna och däribland station Haga. Detaljplanen bedöms inte hindra att tillåtligheten kan uppfyllas.*

### 2.4 Riksintresset

*För kommentar gällande status som riksintresse se Tematiska svar Västlänken som riksintresse.*

### 2.5 Haga station som målpunkt

*För kommentar gällande Haga station se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken, där bland annat underrubriken Stationslägen återfinns.*

### 2.6 Framtida utbyggnad till fyrspårsstation

*I maj 2018 har Trafikverket meddelat att station Haga kommer att byggas med fyra spår redan från start inom den befintliga budgeten. Tidigare har man räknat med att stationen bara förbereds för fyra spår.*

## 3. Definition av nollalternativ

*För kommentar som rör miljökonsekvensbeskrivningen se Tematiska svar Miljökonsekvensbeskrivningens alternativ.*

## 4. Stadsutveckling

*För kommentar som rör miljökonsekvensbeskrivningen se Tematiska svar Miljökonsekvensbeskrivningens alternativ.*

## 5. Samhällsekonomi

*För kommentar gällande kritik mot Västlänken och station Haga se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

## 6. Kulturmiljön

*För kommentar se Tematiska svar Kulturmiljö och arkeologi, under rubriken Miljökonsekvensbeskrivningens alternativ samt Västlänken som riksintresse.*

*För kommentar se Tematiska svar Påverkan under byggtid.*

## 7. Naturmiljön

*För kommentar kring naturmiljön och påverkan på träd se Tematiska svar Träd och grönområden, under rubriken Miljökonsekvensbeskrivningens alternativ samt under rubriken Kulturmiljö och arkeologi.*

*Vad gäller beteckningen  $n_1$  på plankartan. Illustrationskartan visar på stadens ambition att ersätta de träd som tas ned med så stora träd som möjligt och ger en bra bild av hur*

träden kan återplanteras, men är inte juridiskt bindande. Vilka träd som påverkas av planens genomförande och hur redogörs för i hanteringsplanen för träd, som återfinns under Tematiska svar under rubriken Träd och grönområden.

För kommentarer kring värdefulla objekt och miljöer se Tematiska svar Kulturmiljö och arkeologi samt under rubriken Påverkan under byggtid där underrubriken Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare återfinns.

För synpunkter på Trafikverkets bedömning avseende andra områden inom Västlänken se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

#### 8. Rekreatiomsområden

För kommentarer gällande påverkan under byggtiden se Tematiska svar Påverkan under rubriken byggtid.

För kommentar gällande alternativ och kritik mot Västlänken se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

#### 9. Förorenade områden

För kommentar gällande alternativa sträckningar se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

#### 10. Ytvatten

Miljödomen för Västlänken innehåller villkor som måste följas.

#### 11. Grundvatten

För kommentar se Tematiska svar Påverkan under byggtid.

#### 12. Arbeten i och vid vatten

Tillfälliga avstängningar som krävs under byggtiden hanteras inte inom ramen för detaljplanen utan hanteras separat i en miljödom. Se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken och under rubriken Påverkan under byggtid.

#### 13. Buller och vibrationer

För kommentar se Tematiska svar Påverkan under byggtid.

#### 14. Luftkvalitet

För kommentar se Tematiska svar Påverkan under byggtid där underrubriken Buller, stömljud, vibrationer och luft återfinns.

#### 15. Stadsbild

För kommentar om påtaglig skada se Tematiska svar Kulturmiljö och arkeologi och under rubriken Påverkan under byggtid.

#### 16. Trygghet

Det är viktigt att arbeta med trygghetsskapande åtgärder. Rätt utformning, gestaltning och belysning bidrar till att platser upplevs som trygga. I stationens huvuduppgång inryms ytor för utökad resenärsservice som gynnar kollektivtrafikresenärer, förbipasserande och parkbesökare. En byggnad med verksamheter och service bidrar till att skapa liv på platsen med folk i rörelse under fler av dygnets timmar, samtidigt som att det säkerställer en tryggare arbetsmiljö för personalen med fler verksamheter.

#### 17 Detaljplan station Haga

För kommentarer om stationsbyggnad i Kungsparken se Tematiska svar Stationsbyggnaden i Kungsparken.

### 17.1 Parkanläggningar och alléer

Planhandlingarna har kompletterats med en Handlingsplan för träd som underlag. För kommentar se även Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid och under rubriken Träd och grönområden.

### 17.2 Kompensationsutredning och åtgärdsprogram för träd

Plankartan innehåller bestämmelser om skydd av parkmiljön och träd och planhandlingarna har inför antagande kompletterats med Hanteringsplan för träd. Miljödomen ställer krav på Trafikverket gällande kompensation. För kommentar se även Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.

### 17.3 Entréer och stationshus

För kommentar gällande byggrätter för stationsentréer se Sammanfattningen, Tematiska svar Stationsbyggnaden i Kungsparken och under rubriken Kulturmiljö och arkeologi.

### 17.4 Stationsentrén i söder och rivning inom Handelshögskolan

För kommentar gällande Handelshögskolan se kommentar till yttrande nummer 38.

### 17.5 Cykelstråk med bro över Vallgraven

De befintliga gångstråken inom parken är avsedda för gångtrafik, vilket är fallet även i dagsläget. Cykeltrafiken hänvisas huvudsakligen till ett cykelstråk längs med Nya Allén och Norra Allégatan avsett. Den nya bron över Rosenlundskanalen avses endast vara en gångbro medan cykeltrafik, inom planområdet, sker på Rosenlundsbron. Kopplingen genom parken med bron över kanalen är viktig för att skapa nya gena gångstråk i området.

**54 personer har skickat in yttrande i enlighet med trädplan med mycket små justeringar:**

**Boende på Landerigatan 28**  
**Boende på Vasagatan 23**  
**Boende på Agronomgatan 6**  
**Boende på Folkvisegatan 4**  
**Boende på Skytteskogsgatan 41**  
**Boende på Övre Fogelbergsgatan 1**  
**Boende på Arkivgatan 6**  
**Boende på Aprilgatan 24**  
**Boende på Björnbärsgatan 7**  
**Boende på Seminariegatan 6**  
**Boende på Kolonigatan 18**  
**Boende på Kungshöjdsgatan 11B**  
**Boende på Torsåsgatan 11**  
**Boende på Föreningsgatan 4A**  
**Boende på Nollhöjdsvägen 3A**  
**Boende på Hvitfeldtsgratan 13**  
**Boende på Godhemsgatan 24B**  
**Boende på Kungssportsavenyn 45**  
**Boende på Doktor Sydows gata 32**  
**Boende på Vasagatan 5C**  
**Boende på Sten-Åke Cederhöks gata 3A**  
**Boende på Doktor Heymans gata 3**  
**Boende på Västergatan 4A**  
**Boende på Västergatan 4A**  
**Boende på Kungshöjdsgatan 11B**  
**Boende på Viktoriegatan 15A**



Boende på Vasagatan 5C  
Boende på Bergsträdgården 13  
Boende på Arsenalgatan 8  
Boende på Vasaplatsen 2  
Boende på Linnégatan 72  
Boende på Richtersgatan 8  
Boende på Eklanda Skog 121  
Boende på Rosengatan 3B  
Boende på Rosengatan 3B  
Boende på Södra Vägen 43  
Boende på Stora Älsjövägen 130  
Boende på Skeppspromenaden 1  
Boende på Storgatan 5B  
Boende på Trälåsvägen 13B  
Boende på Kungshöjdsgatan 11B  
Boende på Parmmätaregatan 7A  
Boende på Lindholmsallén 53  
Boende på Storängsgatan 24  
Boende på Engelbrektsgatan 48  
Boende på Klintåsgatan 13C  
Boende på Klintåsgatan 13C  
Boende på Viktoriagatan 15F  
Boende på Rosengatan 13  
Boende på Rosengatan 13  
Boende på Allmänna Vägen 4  
Boende på Södra vägen 32  
Boende utan angiven adress  
Boende på Båtyxegatan 14  
Boende på Mellangatan 12A  
Boende på Dalheimersgatan 3A  
Boende på Klåveskärgatan 8  
Boende på Fjällgatan 4  
Boende på Båtyxegatan 14

## **82. Byggpoolen i Väst AB på Hvitfeldtsgratan 10 A**

Har yttrat sig genom skrivelse som överensstämmer med Trädplans yttrande, nummer 81 ovan, med följande skillnad: ”8. Rekreativsområden: Förutsättningar för att driva verksamhet i området försämras så till den grad att om detaljplanen fullföljs, tvingas vi och många andra flytta vår verksamhet till annan ort. I området försvinner också så många parkeringsplatser att även det tvingar oss till annan ort.”

### **Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande 81 ovan.*

*För kommentar gällande påverkan på verksamhet se Tematiska svar Påverkan under byggtid, där underrubriken Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare återfinns.*

## **83. Boende på Bällsrogatan 16**

Har yttrat sig genom skrivelse som överensstämmer med Trädplans yttrande, nummer 81 ovan, med följande skillnad: ”Att förberedande arbeten stoppas till dess att alla tillstånd är godkända och fått laga kraft i samtliga instanser.”

### **Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande 81 ovan.*

*För kommentar gällande Västlänken och station Haga se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

#### **84. Boende på Sörhallstorget 21**

Har yttrat sig genom skrivelse som överensstämmer med Trädplans yttrande, nummer 81 ovan, med följande skillnad: ”Framförallt bör allt så kallat förberedande arbete som påverkar natur, kultur och rekreation omedelbart avslutas tills Västlänken (mot all förmodan) har fått godkänt i alla instanser. Det har redan spenderats alldeles för mycket pengar på detta helt omotiverade projekt.”

##### **Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande 81 ovan.*

*För kommentar gällande Västlänken och station Haga se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

#### **85. Boende Östra Skansgatan 20**

Har yttrat sig genom skrivelse som överensstämmer med Trädplans yttrande, nummer 81 ovan, med följande skillnad: ”Den förslagna detaljplanen innebär, om den genomförs, att området genomgår en genomgripande förändring vad gäller utseende och karaktär. Platsens naturvärden, kulturhistoriska värden och rekreationsvärden kommer att minskas och delvis förstöras för alltid.

En stor andel av norra delens träd och grönska försvinner och stationsbyggnader tillsammans med hårdgjorda ytor blir dominerande inslag stadsbilden. I söder rivs en kulturhistoriskt värdefull byggnad och ett nytt ”höghus” uppförs.

Sammantaget visar detta att planen inte tar hänsyn till områdets unika kvaliteter och att den därigenom strider mot flera bestämmelser bland annat i Plan- och Bygglagen och Miljöbalken. Stationsläget bör därför omprövas och istället för den framtagna planen, bör en ny plan, som går ut på att säkerställa områdets unika värden, tas fram.

##### **Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande 81 ovan.*

*För kommentar gällande Västlänken och station Haga se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken. För kommentar gällande träd se Tematiska svar Träd och grönområden och för kommentar gällande stationsläge se rubriken Stationsbyggnaden i Kungsparken.*

*För kommentar gällande Handelshögskolan se kommentar till yttrande nummer 38.*

#### **86. Boende på Fågelviksvägen 25**

Har yttrat sig genom skrivelse som överensstämmer med Trädplans yttrande, nummer 81 ovan, med följande skillnad: ”Den förslagna detaljplanen innebär, om den genomförs, att området genomgår en genomgripande förändring vad gäller utseende och karaktär. Platsens naturvärden, kulturhistoriska värden och rekreationsvärden kommer att minskas och delvis förstöras för alltid.

En stor andel av norra delens träd och grönska försvinner och stationsbyggnader tillsammans med hårdgjorda ytor blir dominerande inslag stadsbilden. I söder rivs en kulturhistoriskt värdefull byggnad och ett nytt ”höghus” uppförs.

Sammantaget visar detta att planen inte tar hänsyn till områdets unika kvaliteter och att den därigenom strider mot flera bestämmelser bland annat i Plan- och Bygglagen och Miljöbalken. Stationsläget bör därför omprövas och istället för den framtagna planen, bör en ny plan, som går ut på att säkerställa områdets unika värden, tas fram.

**Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande 81 ovan.*

*För kommentar gällande Västlänken och station Haga se Tematiska svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

*För kommentar gällande träd se Tematiska svar Träd och grönområden och för kommentar gällande stationsläge se rubriken Stationsbyggnaden i Kungsparken.*

*För kommentar gällande Handelshögskolan se kommentar till yttrande nummer 38.*

**87. Boende på Sankt Eriksgatan 2 A**

I det senaste numret av Vårt Göteborg finns en översikt som visar hur området kring Hagakyrkan kan komma att se ut efter färdigställandet av Västlänken.

Skall det inte finnas någon gata för bil- och busstrafik där och vart skall i så fall bilar och bussar som skall österut resp. västerut ta vägen?

**Kommentar:**

*Illustrationskartan täcker endast planområdet och alla detaljer är inte inritade eller beskrivna i text men det kommer att finnas körfält för både bilar och bussar.*

**Synpunkter som inkommit efter granskningstidens slut**

Följande har inkommit med synpunkter men efter granskningstidens slut, vilka inte har bemötts men registreras som inkomna enligt nedan.

**Boende på Fyrdalersgatan 36****Boende på Sanatoriegatan 21 C****Revideringar**

Planförslaget har reviderats. Mindre revideringar, kompletteringar och förtydliganden har gjorts i plankartan, planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen med anledning av inkomna synpunkter. Hanteringsplan för träd och Skyfallsutredning har tagits fram och biläggs planhandlingarna. Utöver detta har mindre redaktionella justeringar gjorts. Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny utställning.

*Plankartan*

Ändringar i planbestämmelserna, sett från väster till höger i bestämmelsekolumnerna. Ändringarna avser även justeringar i plankartan på aktuellt ställe pga. att planbestämmelserna tillkommer, utgår, justeras i namn och utöver redaktionella ändringar.

- Beskrivningen av planbestämmelsen bro har kompletterats med angivelse om max bredd på bron.
- Planbestämmelse gång utgår, då den inte behövs.
- Planbestämmelsen om planterbart och körbart bjälklag (ringmark) har förtydligats för att bättre motsvara syftet med regleringen.
- Planbestämmelsen om jorddjup har kompletterats med att mindre avvikelser i jorddjup kan tillåtas vid lanternin och där trappor och hissar finns under mark.

- Planbestämmelsen om nockhöjd har kompletterats med ”om inget annat anges” och planbestämmelse om totalhöjd i meter ovan nollplanet justeras med samma formulering.
- Planbestämmelse  $v_2$  har kompletterats med att integrerad skydd mot översvämning medges i enlighet med kraven som ställs i järnvägsplanen, eftersom föreskrivna skyddsnivåer vid havsvattenhöjning, i första hand +3,9 meter över nollplanet, och vid skyfall kan i alla lägen inte klaras genom projekterad marknivå för öppningar.
- Planbestämmelse  $v_6$  har tillkommit i syfte att tillåta uppförande av solpanel och räcke utöver totalhöjd.
- Planbestämmelse i halvcirkel, om högsta nivå i meter för järnvägstrafik, centrum och cykelparkering i förhållande till stadens nollplan, kompletteras med att en mindre avvikelse kan tillåtas vid lanternin och där trappor och hissar finns under mark.
- Planbestämmelse  $n_2$  kompletteras med formuleringen ”riskträd får ersättas.”
- Planbestämmelse om maximal ljudnivå har justerats med beteckningen  $L_{max}$  (S).
- Upplysning om gällande riktlinjer för vibrationer har blivit en planbestämmelse.
- Planbestämmelse om lägsta nivå på färdigt golv har kompletterats med att entré till cykeltrappan ska läggas på en nivå om minst +3,5 m över nollplanet.
- Ytor där strandskyddet upphävs har preciserats och visas med skraffering. För motivering hänvisas till planbeskrivning.

Ändringar i plankartan avseende framförallt justerade gränser, användning och egenskaper, utöver redaktionella ändringar så som ordningsföljd och layout på bestämmelser.

- Skraffering som preciserar upphävande av strandskydd har införts.
- Planbestämmelsen  $n_2$  har tagits bort för kastanj i Kungsparken närmast Rosenlundskanalen. Trädet har drabbats av sjukdom mellan granskning och antagandet.
- Avgränsningen för  $W_1$  och bro avseende en ny gångbro över Rosenlundskanalen har justerats i bredd.
- Användningsgränsen mellan  $W$  och LOKALGATA vid Rosenlundskanalens norra kant har justerats till att stämma överens med kajens nuvarande utbredning, vilket går hand i hand med kajens kulturhistoriska värde.
- $E$ , teknisk anläggning, har lagts till för kvartersmarken på Pusterviksplatsen för att medge en mer flexibel användning.
- Användningsgränsen i hörnet på kvarter i korsningen av Sprängkullsgatan och Södra Allégatan har justerats för att stämma med fastighetsgräns.
- $P_1$  bestämmelse har tagits bort för Handelskvarteret eftersom regleringen inte anses nödvändigt.
- Planbestämmelsen  $v_6$  har tillkommit.
- Utbredning på utrymmet för teknisk anläggning i enlighet med  $v_3$  har flyttats något mot öster för att bättre stämma överens med byggnadens kärna. Justeringen bedöms endast marginellt påverka helhetsgestaltningen.
- Högsta totalhöjd för den nybyggda delen av handelshögskolan har höjts med 0,5 m. Justeringen är nödvändig för att möjliggöra en ändamålsenlig och funktionell byggnad och bedöms endast marginellt påverka skuggning på omgivande byggnader.

- Plankartan, likaså grundkartan, har kompletterats med koordinatkruss.

#### *Planbeskrivning*

- Planbeskrivningen har justerats i syfte att förtydliga ställningstaganden och för bättre läsbarhet.

#### *Illustrationskarta*

- Illustrationskartan har småjusterats.

#### *Utredningar och övriga handlingar*

- En hanteringsplan för träd har tagits fram och kompletterar planhandlingarna.
- En skyfallsutredning har tagits fram och kompletterar planhandlingarna.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats i enlighet med de gjorda förtydliganden/kompletteringarna.

Fredrik Norrå

Planchef

Sandra Trzil

Projektledare



## Lista över samrådsrets

### Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden  
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)  
Göteborg Energi Gasnät AB  
Göteborg Energi GothNet AB  
Göteborg Energi Nät AB  
Göteborg Energi AB (Fjärrkyla)  
Göteborgs Hamn AB  
Göteborgs Spårvägar AB  
Idrotts- och föreningsnämnden  
Kretslopp och Vatten  
Kulturnämnden  
Miljö- och klimatinämnden  
Park- och naturnämnden  
Räddningstjänsten Storgöteborg  
Stadsdelsnämnden i Centrum  
Stadsdelsnämnden i Majorna-Linné  
Trafiknämnden  
Lokalnämnden  
Higab  
Göteborgs Stads Parkerings AB  
Namnberedningen  
Social resursnämnd  
Stadsledningskontoret  
Utbildningsnämnden

### Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Försvarmakten Högkvarteret, HKV  
Göteborgsregionen (GR)  
Lantmäterimyndigheten  
Länsstyrelsen  
Statens geotekniska institut  
Telia Sonera AB  
Trafikverket  
Västrafik AB  
Business Region Göteborg AB  
Länsordningspolisen  
PostNord Produktion VO Göteborg  
(fd.Posten AB)  
Skanova Nätplanering D3N  
Vattenfall Eldistribution AB  
Västfastigheter Ledningsstab, Flygplats-  
chefen

### Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Samt bostadsrättsinnehavare, hyresgäster,  
boende som tidigare yttrat sig i ärendet

### Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt

Ellevio  
Göteborgs Domkyrkopastorat  
Handikappfören. Samarbetsorgan  
Jernhusen AB, Region Väst  
Naturskyddsföreningen i Göteborg  
Svensk Handel  
Swedegas  
Tillgänglighetsrådgivare  
Västfastigheter, Distrikt Göteborg



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten  
Anna Hendén  
Planarkitekt  
010-2244365  
anna.henden@lansstyrelsen.se

Yttrande  
2016-10-20

Diarienummer  
402-29992-2016

Sida  
1(5)

Göteborgs Stad  
Stadsbyggnadskontoret  
sbk@sbk.goteborg.se

## Granskningsyttrande över förslag till detaljplan för Västlänken, Station Haga i Göteborgs stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2016-06-21 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Avseende riksintresset för kulturmiljövård bedömer Länsstyrelsen i yttrandet inför prövning av Västlänkens järnvägsplan att det kommer att skadas påtagligt genom ett genomförande av projektet Västlänken. I en avvägning mellan riksintresset för kommunikation och riksintresset för kulturmiljövård bedömer Länsstyrelsen att riksintresset för kommunikation ska ges företräde. Detaljplanen behöver säkerställa att påverkan på riksintresset för kulturmiljövård begränsas så långt möjligt. Ingreppet i Kungsparken är fortfarande stort. För detaljplanen krävs en redovisning av handlingsplan för omflyttning av träd samt skarpare reglering av den nya bron över Vallgraven. Redovisning av alternativa placeringar av nedgång till cykelgarage samt en tydligare redovisning av anledningen till behovet av storleken på stationsbyggnaderna i Kungsparken och Pustervik krävs också.

Kommunen avser att upphäva strandskyddet inom hela planområdet. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning om att hela planområdet är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Planen behöver förtydligas vad beträffar särskilda skäl för och utsträckningen av upphävande av strandskyddet.

Länsstyrelsen bedömer att cykeltrappan måste översvämningssäkras i detaljplanen eftersom den inte ingår i järnvägsplanen. Åtgärder mot vibrationer måste också säkerställas.

## Motiv för bedömningen

*Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap 10§*

Länsstyrelsen befarar att:

- Riksintresset för kulturmiljövård kommer att skadas påtagligt med avseende på att en detaljerad redovisning av hanteringen av träd saknas, ny bro över Vallgraven inte är tillräckligt reglerad, alternativa placeringar av nedgång till cykelgaraget saknas och en mer detaljerad redovisning av varför ytorna behövs för stationsbyggnaderna saknas.
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser.
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion, med avseende på att översvämningssäkring av cykeltrappan saknas och åtgärder för vibrationer inte säkerställs.

## Synpunkter på granskningshandlingen

### Riksintresset för kulturmiljövård

Avseende riksintresset för kulturmiljövård bedömer Länsstyrelsen att det kommer att skadas påtagligt genom ett genomförande av projektet Västlänken. I en avvägning mellan riksintresset för kommunikation och riksintresset för kulturmiljövård har Länsstyrelsen bedömt att riksintresset för kommunikation ska ges företräde. För en fullständig redovisning av Länsstyrelsens bedömning och avvägning hänvisas till Länsstyrelsens yttrande inför prövning av järnvägsplan för Västlänken 2015-08-26 (Dnr 343-20081-2015).

I regeringens beslut om tillåtlighet för Västlänken (2014-06-26) villkoras bland annat att negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsmiljön inklusive parker och grönområden så långt möjligt begränsas och att berörda fornlämningar så långt möjligt ska bevaras, synliggöras och införlivas i den nya anläggningen. Länsstyrelsen anser att villkoret fortfarande inte har fått tillräckligt stort genomslag i aktuell detaljplan.

Länsstyrelsen ifrågasatte under samrådet starkt storleken på stationsbyggnaderna i Kungsparken och Pustervik. Byggrätten för byggnaden i Kungsparken har efter samrådet utökats ytterligare, en motivering till detta saknas i handlingarna. Gestaltungsprinciper för stationsbyggnaderna har tagits fram, principer för markbeläggning saknas dock, men i övrigt bedömer Länsstyrelsen dem som tillräckliga. Övriga synpunkter på stationsbyggnaderna kvarstår sedan samrådsyttrandet. Länsstyrelsen efterlyser fortfarande en beskrivning av behoven av ytor för samtliga funktioner i stationsbygganden. De måste finnas tydliga motiv till den yta/volymer för byggnaderna som tillåts i planen. Länsstyrelsen har som jämförelse studerat ytorna på byggnaderna för resenärsservice på



Drottningstorget och Korsvägen, deras ytor är ca 120 kvm respektive ca 340 kvm (inklusive skärmtak). Mot bakgrund av detta är det mycket svårt att förstå behovet av så stora byggnader i Kungsparken och vid Pustervik, vilket måste klargöras.

Vidare har Länsstyrelsen i samrådsskedet efterfrågat alternativa placeringar av nedgång till cykelgaraget, vilket kvarstår.

Nedgången till stationen på västra delen av Haga kyrkoplan är borttagen och markdjupet är säkerställt till två meters djup, vilket Länsstyrelsen anser är positivt.

Rörande den nya bron över Vallgraven är plankartans W1-område orimligt väl tilltaget. W1-området behöver således minskas och brons utformning regleras ytterligare. Länsstyrelsen anser att gestaltungsprinciperna måste preciseras ytterligare eftersom de är mycket generella. I handlingarna anges bland annat att *"bro och stråk ska vara en del av rörelsen genom den engelska parken och samspela med dess böljande former"*. Som vägledande gestaltungsprincip är det otydligt vad som avses och ger allt för stort utrymme för tolkning. Ett antikvariskt bedömningsunderlag för gångbroar över Vallgraven har tagits fram, vilket behöver vara till grund för detaljplanens gestaltungsprinciper.

Parken har fått en övergripande q2-bestämmelse och det finns även ett fåtal träd som har en planbestämmelse om att träden inte får fällas. Länsstyrelsen förstår att planen av praktiska skäl behöver vara flexibel men för att Länsstyrelsen ska kunna bedöma om påverkan på riksintresset för kulturmiljövård är minimerat behöver en handlingsplan för fällning, omflyttning och nyplantering av träd presenteras som en del av underlaget till planen. En konsekvens baserat på detta underlag behöver också redogöras för i miljökonsekvensbeskrivningen. Denna handlingsplan behöver, liksom Länsstyrelsen tidigare påpekat, också ta hänsyn till fornlämningar på platsen vilket Länsstyrelsen har framfört i sitt yttrande inför prövning av Västlänkens järnvägsplan.

Länsstyrelsen anser att Göteborgs Stad på ett tydligare sätt kan uttrycka vad den prövning av synliggörandet och införlivandet av fornlämning, som anges i planbeskrivningen, innebär.

#### Strandskydd

Inom planområdet anger kommunen att strandskyddet återinträder (10 a § i lag (1998:811) om införande av miljöbalken) när den gamla stadsplanen upphävs. Kommunen avser att upphäva strandskyddet inom hela planområdet och åberopar som särskilt skäl för kvartersmark och allmän platsmark att området redan är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, och för bron och dess grundläggning åberopas att dessa måste ligga i eller vid vatten. Kommunen bedömer inte att allmänhetens tillträde till området förändras, och inte heller att livsvillkoren för djur- och växtliv väsentligen förändras.

Länsstyrelsen delar inte kommunens uppfattning att det inträdda strandskyddet inom planområdet kan upphävas i sin helhet med stöd av de särskilda skäl som kommunen angivit. Länsstyrelsen bedömer att för den del av planområdet som tas i anspråk för anläggandet av Västlänken, torde det finnas ett angeläget allmänt intresse (vilket i så fall måste framgå av planhandlingarna). Emellertid bedömer Länsstyrelsen att de delar av planområdet som utgör parkmark och vattenområde och som inte berörs av anläggandet av Västlänken inte kan anses vara ianspråktaget på ett sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Plankarta och planbestämmelser bör klart utvisa var strandskydd inträtt och i vilka delar det kan upphävas.

Vidare innehåller miljökonsekvensbeskrivningen ingen redogörelse för planens eventuella påverkan, effekter och konsekvenser för strandskyddets syften, vilket utgör en brist.

#### Översvämningssäkring cykeltrappan

Då cykeltrappan inte omfattas av järnvägsplanen kan översvämningssäkring av denna inte regleras genom järnvägsplanen. Översvämningssäkring av cykeltrappan ska därför ske i detaljplanen.

#### Vibrationer/stomljud

Upplysning om riktlinjer för vibrationer finns på plankartan. Vibrationerna behöver säkerställas som en planbestämmelse och bör också kompletteras med riktvärdet 30 dBA Lmax (S).

#### *Råd enligt 2 kap PBL*

#### Utrymning mellanplan

För att uppnå en god säkerhet i Station Centralen och hela Västlänken är det av stor vikt att utrymningsdimensionering genomförs med hänsyn till tillkommande verksamhet på mellanplanet. Länsstyrelsen förutsätter att en dialog i frågan fortsätter att föras mellan Göteborgs stad, Trafikverket och andra inblandade parter som exempelvis Jernhusen. I planbeskrivningen står det att det är möjligt att anlägga två mellanplan ovanpå tunneltaket. Det är viktigt att även denna aspekt finns med i diskussionerna med Trafikverket.

#### Ansökan om vattendom

Ansvarsfördelningen mellan Göteborgs Stad och Trafikverket har förtydligats så att det nu är tydligt att Göteborgs Stad ansvarar för de eventuella anmälnings- eller tillståndspliktiga vattenverksamheter som kan komma att aktualiseras utöver Trafikverkets tillståndsprövning för Västlänken. Göteborgs Stad ansvarar till exempel för vattenverksamhet kopplad till den föreslagna gångbron över Vallgraven.

Detta beslut har fattats av enhetschef Helena Carling efter föredragning av Anna Hendén. I den slutliga handläggningen har även Sven Arvidsson, naturavdelningen, Sigrid Häggbom, Lena Emanuelsson, Jan Ottander, Patrik Jansson och Robert Ernstsson från Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, deltagit.

Helena Carling

Anna Hendén

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2016-09-23

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2016-09-23

Kopiatill:

Trafikverket  
SGI

Länsstyrelsen/  
Naturavdelningen, Sven Arvidsson  
Miljöskyddsavdelningen, Robert Ernstsson  
Samhällsavdelningen, Lena Emanuelsson, Patrik Jansson, Jan Ottander  
Vattenavdelningen, Sigrid Häggbom