



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Koncept 2016-06-07 rev 2016-06-21

Datum: 2016-06-21

Diarienummer: 0637/11

Sandra Trzil

Telefon: 031-368 15 51

E-post: sandra.trzil@sbk.goteborg.se

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

Samrådsredogörelse

Innehållsförteckning

Detaljplan för Västlänken, station Haga med omgivning inom stadsdelarna Haga, Inom Vallgraven, Pustervik samt Vasastaden i Göteborg	2
Samrådsredogörelse	2
Innehållsförteckning.....	2
Handläggning	2
Läsanvisning	2
Sammanfattning	3
Tematiska svar	3
Kulturmiljö och arkeologi.....	3
Träd och grönområden	6
Uppgång Kungsparken.....	8
Påverkan under byggtid.....	9
Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken	12
Västlänken som riksintresse.....	16
Handläggning och process	16
Kommunikation	17
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer	17

Kommunala nämnder och bolag m.fl.	17
Statliga och regionala myndigheter m.fl.	44
Sakägare	62
Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende	70
Övriga.....	81
Ändringar	123
Bilaga 1: Lista över samrådskrets	128
Bilaga 2: Länsstyrelsens yttrande	128

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 30 september 2014 att genomföra samråd för detaljplane-förslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 15 oktober – 25 november 2014. Under samrådstiden har förslaget varit tillgängligt på Stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20 och i Älvrummet, Kanaltorget 1. Förslaget har även funnits och finns tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Samrådsmöte hölls tisdagen den 4 november klockan 18:00 - 20.00 och torsdagen den 13 november kl. 18:00 - 20.00 på Köpmansgatan 20, informationsalen plan 1.

Läsanvisning

Syftet med detaljplanen för Västlänken, station Haga med omgivning, är att:

- medge en utbyggnad av Västlänken med tillhörande byggrätter
- möjliggöra utveckling av stationsläget
- möjliggöra underjordiska anläggningar för cykelparkering
- säkerställa stadsbyggnadskvaliteter samt kulturhistoriska och arkitektoniska värden

Samrådsredogörelsen, detta dokument, ger svar på inkomna synpunkter. Delar av de inkomna synpunkterna rör frågor kring genomförande av Västlänken som Trafikverket ansvarar för. Vissa svar hänvisar därför till Trafikverkets arbete med Järnvägsplanen. Göteborgs Stad och Trafikverket har ett nära samarbete och järnvägsplanens granskningsutlåtande ger i viss mån även svar på synpunkter rörande genomförandet och nytta av projektet. Inkomna yttranden/synpunkter berör i stora delar samma frågor. Dessa frågor tas därför upp och kommenteras samlat under teman i avsnittet *Sammanfattning, Tematiska svar* där de bemöts och besvaras. I de fall inkomna yttranden/inkomna synpunkter krävt mer specifika bemötanden har svar lämnats som en kommentar till det yttrandet utan hänvisning till sammanfattningen.

På grund av omfattningen av synpunkter som inkommit så har yttrandena förkortats för läsbarhetens skull, i synnerhet de som inte rör detaljplanen. Alla yttranden finns att läsa i sin helhet i stadsbyggnadskontorets diarium under diarienummer 0637/11.

Sist i dokumentet redogörs för de ändringar som har skett i planhandlingarna inför granskning. Som bilagor återfinns Lista över samrådskretsen samt hela Länsstyrelsens yttrande över samrådshandlingen.

Sammanfattning

Totalt har ca 260 yttranden inkommit till Stadsbyggnadskontoret. De allvarligaste invändningarna som inkommit rör kultur- och parkmiljön samt träd som påverkas under byggtiden. Cirka 130 personer har skickat samma eller liknande yttrande som nätverket Trädplan har skickat in, vilket till stor del berör projektets påverkan på naturvärden. Cirka 40 personer har vidarebefordrat nätverket Yimbys yttrande, vilket är positivt till förslaget men som bland annat förespråkar en högre exploatering vid Pusterviksplatsen. I övrigt har flera fastighetsägare och boende framfört kritik mot projektet som helhet och hänvisar till projektets kostnader och risker, så som risk för sänkta grundvattennivåer, sättningar och buller.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en utbyggnad av Västlänken, och dessa generella synpunkter har därför besvarats under de tematiska svaren nedan. Framförda synpunkter har i övrigt till stor del beaktats genom ändringar i planhandlingarna samt ytterligare utredningar, främst avseende åtgärder för att minska påverkan på den värdefulla kulturmiljön.

De största justeringarna sedan samrådet är:

- Uppgången från Västlänkens station på Haga Kyrkoplan vid korsningen Sprängkullsgatan/Parkgatan utgår ur planförslaget.
- Torget framför Smyrnakyrkan har utgått ur detaljplanen
- Ett gestaltungsprogram har tagits fram och gestaltungsprinciper har införts.
- En allmän arkitekttävling har hållits för Handelshögskolans tillbyggnad och planförslagets bestämmelser har preciserats i enlighet med bearbetat tävlingsförslag.

Tematiska svar

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

Rubrikerna nedan är rangordnade utifrån de oftast förekommande synpunkterna.

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.

I regeringens beslut om tillåtlighet, 2014-06-26, följde sex villkor där det första handlar om påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Trafikverket har under våren 2015 samrått kring tillåtlighetsvillkoret med Länsstyrelsen, Riksantikvarieämbetet och Göteborgs Stad. I villkor 1 anges att:

”Den inom korridoren närmare lokaliseringen och utformningen av Västlänken ska, efter samråd med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs Stad, planeras och utföras så att negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsmiljön i övrigt, inklusive parker och grönområden, så långt möjligt begränsas. Berörda fornlämningar ska så långt som möjligt bevaras, synliggöras och införlivas i den nya anläggningen.”

I Trafikverkets ansvar ingår att utarbeta en handlingsplan för tillvaratagande av kulturmiljö. Handlingsplanen ska fungera som styrning när det gäller hanteringen av kulturmiljöfrågor och den övergripande målsättningen är att förebygga skador och minimera påverkan på värdefulla kulturmiljöer och riksintressen. Även åtgärds- och kontrollprogram tas fram i projektet. Resultatet av arbetet under våren 2015 är att Länsstyrelsen har tillstyrkt Trafikverkets järnvägsplan efter revideringar 2015-08-17. 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. Arbetet med att uppfylla villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut fortsätter under genomförandet av järnvägsplanen.

För denna detaljplans del har synpunkter och frågor inkommit som framförallt berör påverkan på delar av Kungsparken och Haga Kyrkoplän 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 q₂, k₃, allé₁, n₁, utökad lovpålagt för trädfällning samt bestämmelse om plantering för del av Parkgatan. 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.

I den antagna detaljplanen för järnvägstunneln och det medföljande genomförandeavtalet finns krav och villkor som syftar till att säkerställa återställandet av kulturmiljön, exempelvis villkor om minsta jorddjup.

De största förändringarna i detaljplaneförslaget som påverkar de kulturhistoriska värdena vid station Haga och som inarbetats efter samrådet är att:

- Den föreslagna trappan i Haga Kyrkoplans nordvästra hörn, ner till mellanplanet har utgått ur förslaget, för att bevara parkmiljön så intakt som möjligt.

- Ett krav på trädplantering ställs i detaljplanen för del av Parkgatan genom en ny planbestämmelse, plantering. Bestämmelsens syfte är att visuellt sammanbinda Kungsparken och Haga Kyrkoplan med nya planteringar inom ytan för ny hållplats i Parkgatan för att öka upplevelsen av att de hänger ihop.
- Planförslaget har kompletterats med utformningsbestämmelser och gestaltungsprinciper i planbeskrivningen som utgår ifrån kulturmiljön.

Placering av ljusschakt i Haga Kyrkoplans norra del har aldrig varit aktuellt i varken detaljplanen för station Haga eller i detaljplanen för järnvägstunneln. Ljusschakt föreslås placeras väster om uppgången i Kungsparken.

Brandgasschakt på Haga Kyrkoplan 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.

Synpunkter har även inkommit som berör den föreslagna cykeltrappan norr om Södra Allégatan. En större del av det bedömda antalet cykelplatser behöver finnas i den norra delen av planområdet där flera stora cykelstråk sammanstrålar. Dessa platser placeras huvudsakligen under mark i ett cykelgarage på ett av stationens mellanplan, bland annat för att inte behöva ta i anspråk mer parkyta. Det valda läget för trappan ger en genkoppling till cykelgaraget. Att integrera denna trappa i en av de föreslagna stationsbyggnaderna skulle innebära långa och otydliga kopplingar under mark. Dessutom är utrymme att utöka byggnaderna på ytan begränsad och skulle innebära ökad påverkan på park och allé. I den arkeologiska förundersökningen av platsen gjordes också en georadarundersökning i läget för trappan, 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.

För mer om fornlämningar läs under rubriken *Arkeologi och fornlämningar* nedan.

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 PBL (Plan- och bygglagen, 4 kap 32 § tredje stycket) som inte ger möjligheter till detaljutformningar utöver ett säkerställande av planens syfte.

Arkeologi och fornlämningar

Länsstyrelsen har meddelat, 2015-10-30, att inga ytterligare förundersökningar är motiverade i arbetet med detaljplanen, med ett eventuellt undantag för nytt dagvattenmagasin. 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 beslutade den 9 oktober 2015 om arkeologisk förundersökning för del av RAÄ Göteborg 216. Undersökningarna har utförts 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 har utfört undersökningarna i oktober och november månad 2015. Inga fasta strukturer såsom murar eller liknande framkom på de djup som schakten berörde. Resultatet från undersökningen är vägledande för fortsatt arbete med placering av träd avseende läge och djup, vilket ska ske i samråd med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen bedömer att de förundersökta schakten/delarna av fornlämning RAÄ 216 inte länge omfattas av kulturmiljölagens bestämmelser. För omgivande ej undersökta delar av fornlämningen, inklusive jordlager under urschaktad nivå, kvarstår lagskydd enligt 2 kap. kulturmiljölagens.

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.

I regeringens beslut om tillåtlighet för Västlänken beskrivs hur bland annat fornlämningar ska hanteras i projektet, läs mer under rubriken *Kulturmiljö* ovan.

Träd och grönområden

Det stora antalet synpunkter under samrådet har rört träden på Haga Kyrkoplan och i Kungsparken som påverkas av genomförandet av järnvägsplanen och detaljplanerna. I arbetet med detaljplanen har frågorna om kultur- och parkmiljön haft 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 riksintresset 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 det är möjligt att flytta träd eller inte beror på många faktorer, men framförallt trädens storlek och skick, läs mer nedan om trädinventering. 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 allé 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.

Handlingsplan, åtgärdsprogram, kontrollprogram och trädinventering

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

att sedan flyttas tillbaka. I tredje hand ska träd flyttas permanent till annan växtplats inom närområdet. I fjärde hand ska träd flyttas till annan växtplats i staden. I sista hand ska träd som måste tas ned ersättas med likvärdiga träd.

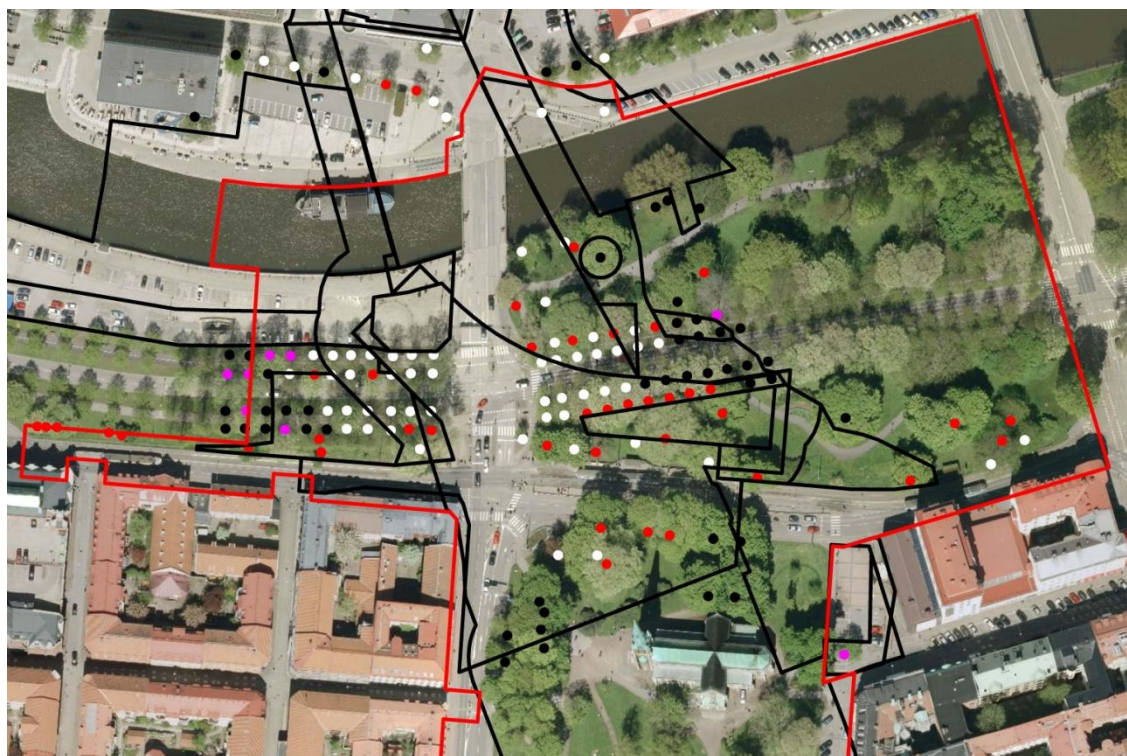
Till handlingsplanen hör också ett åtgärdsprogram för bevarande av träd. Målsättningen med åtgärdsprogrammet är att ned till individnivå för träden kunna hantera dessa under byggnationen för att kunna förebygga skador och minimera inverkan på värdefulla träd och grönområden, samt att återställa och utveckla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

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

Som ett led i åtgärdsprogrammet genomfördes i oktober 2015 trädundersökningar i Haga för att få information om trädens förutsättningar i området, 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 för att de ska hinna bygga upp och stärka sitt rotsystem i den rotklump som ska flyttas tillsammans med trädet inför planerad byggstart.

Trafikverket tar även fram ett kontrollprogram för träd.

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.



Bilden ovan visar vilka träd som inom planområdet (röd avgränsning) påverkas av dels öppet schakt och arbetsområdet för byggnation av station Haga, dels träd som påverkas

på grund av den utökade bytespunkten och justerade läget för spårväg i Parkgatan/Södra Allégatan (träd utanför den svarta avgränsningen som avser ytor med olika nyttjanderätt för järnvägstunneln). Träd som visas med rött markering kan inte bevaras på plats eller genom flytt. Rosa träd har sämre förutsättningar att bevaras på plats eller genom flytt. Vita träd bevaras genom flytt för återplantering på samma eller annan plats. Svarta träd har goda förutsättningar för att bevaras på plats och skyddas under byggtid. Redovisningen baseras på gällande arbetsmaterial från Trafikverkets arbete med åtgärdsprogram för träd kompletterat/justerat med hänsyn på påverkan i och med planförslaget.



Bilden ovan visar träd som påverkas av byggnation av station Haga och genomförandet av planförslaget. Dessutom visas ett förslag på plantering av nya träd i enlighet med intentionerna i planförslaget, exempelvis på hållplatsen i Parkgatan i syfte att visuellt sammanbinda Haga Kyrkoplan och Kungsparken.

Uppgång Kungsparken

Hand i hand med de synpunkter som inkommit gällande kulturmiljön och träden, som påverkas av byggtiden i Kungsparken, har också många synpunkter varit ifrågasättande till uppgångens/byggnadens storlek i Kungsparken.

Placering

Stationsbyggnaden har valts som huvuduppgång för att stärka bytespunkten i Parkgatan. En av utgångspunkterna är att göra kollektivtrafiken tillgänglig och samordnad för att främja ett kollektivtrafikanvändande. Placeringen av stationsbyggnaden har skett både i förhållande till stationen under mark (järnvägslinjen, perronger och mellanplan) och den nuvarande hållplatsen i Parkgatan.

Framförallt är tillgänglighet till anslutande kollektivtrafik och cykeltrafik mycket god men även det exponerade läget i korsningen gör den visuellt lättorienterad som målpunkt. Bytespunkten planeras att utökas mellan pendeltåg, Västlänken, spårvagn och

buss. Av alla som kommer att använda pendeltåget till och från Haga bedöms 50-60% att starta eller fortsätta sin resa genom att byta till spårvagn eller buss. Uppgångarna vid Pustervik eller Handelshögskolan bedöms inte ses som lika bra alternativ på grund av deras placeringar och innebär att bytespunkten skulle försvagas istället för att stärkas.

Gestaltning, storlek och innehåll

Staden, Trafikverket och Västrafik har tillsammans arbetet mycket med frågan om stationsbyggnadens storlek. Dimensionerande har varit det antal trappor, hissar och den anslutande golvytan som krävs för att säkerställa både en god tillgänglighet och komfort men även för att uppfylla utrymningskrav. Ytterligare krävs väntytter inomhus och en önskan om utökad resenärsservice i form av toaletter samt ytor för kiosk och eller/café verksamheter. Även de tekniska anläggningar som krävs ska inrymmas i byggrätten. Genom att inrymma samtliga funktioner i en byggnad har påverkan på park- och kulturmiljön bedömts bli mindre än om flera mindre separata anläggningar skulle uppföras i parkmiljön.

Med stationsbyggnaden som en knutpunkt för kollektivtrafik, tåg, buss, spårvagn, är det av stor vikt att en mindre del resenärsservice kan ingå i stationsbyggnaden så som toaletter och t ex kioskverksamhet eller café. Servicefunktioner bidrar till att öka tryggheten under framförallt kvälls- och nattetid. I sin tur leder att parkens värde kan öka genom att aktiviteten i parken kan öka tillsammans med en ökad upplevd trygghet.

Ytterligare fördjupade studier av funktioner har gjorts och resulterat i en något större yta än i samrådsförslaget. Planbeskrivningen har kompletterats med mer detaljerade gestaltungsprinciper som säkerställer hänsynstagande till kulturmiljön.

Påverkan under byggtid

Flertalet yttranden har gällt byggtidens konsekvenser. Byggtiden som avser järnvägsanläggningen hanteras av Trafikverket. I de tillstånd som krävs för byggverksamheten kommer Mark- och miljödomstolen fastställa villkor för störningar och påverkan.

I järnvägsplanen redovisas en möjlig etappvis utbyggnadsordning samt ett förslag för vilka ytor som kan komma att användas under byggtiden för byggbodas, ytor för arbetsfordon etc. Göteborgs Stad har en dialog med Trafikverket om dessa ytor och hur de på bästa sätt bibehåller boendekvalitet, framkomlighet med mera under byggtiden. Trafikverket ansvarar för att förhandla och skriva erforderliga avtal med de fastighetsägare och nyttjanderättshavare som berörs av järnvägsplanen. Utgångspunkten är att kostnader för återställande av allmän plats och övriga åtgärder som påverkas av Västlänken ska finansieras av projektet.

Som underlag till järnvägsplanen finns principiella tekniska lösningar. Detaljlösningar tas fram dels i förfrågningsunderlaget och dels av entreprenören när denna är utsedd. I förfrågningsunderlaget ställer Trafikverket krav på utförandet avseende buller och andra störningar samt hänsyn till kulturmiljön så att krav i järnvägsplanen och lagstiftningen uppfylls.

Synpunkter har inkommit med frågor om erfarenheter av liknande projekt. Varje projekt har unika förutsättningar och Trafikverket tar del av erfarenheter från större tunnelbyggen som exempelvis Götatunneln och Citybanan. Byggtidsplanering för Västlänken redovisas på Trafikverkets hemsida.

De mest påtagliga och största störningarna på stadsmiljön uppkommer i samband med betongtunnelarbeten för de tre nya stationerna Haga, Korsvägen och Centralen. Under byggtiden påverkas stadsmiljön kring Haga främst av det öppna schaktet. Påverkan är

övergående även om arbetet kommer att pågå i flera år. Uppskattade tider för tillfälligt nyttjande och restriktioner för enskilda platser framgår av *bilaga 2 till järnvägsplanen*, se länkar under rubriken *Sammanfattning, Tematiska svar* på sida 3 ovan.

Buller och vibrationer

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

Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket utföra kontroller av buller och vibrationer. Riktvärden kommer att fastställas i det tillstånd för anläggande enligt miljöbalken som Trafikverket har ansökt om.

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

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

Trafik under byggtid

Göteborgs Stad har kontinuerlig samverkan med Trafikverket genom hela planerings- och byggprocessen om trafikfrågorna. Under byggnation kommer trafiken att påverkas med avstängningar, omläggningar, tillfälliga hållplatser etc. med ambition att upprätthålla god framkomlighet för alla trafikslag.

Fokus kommer ligga på tillgänglighet till stadens funktioner och gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, utryckningsfordon samt leveranstrafik kommer att prioriteras i de fall inskränkningar i framkomligheten behöver göras.

Masshantering

Trafikverket ansvarar för att ta fram planer för masshantering och masstransporter i samråd med länsstyrelsen och staden. Resultat från det arbetet kommer att presenteras för myndigheterna innan byggstart.

Trafikverkets arbete med att identifiera förorenade massor fortsätter i projekterings- och byggskedet.

Grundvatten

Sättningsskador kan bland annat uppstå till följd av grundvattensänkning. Dels till följd av rötskador på trägrundläggningar, dels till följd av så kallade konsolideringssättningar i leran. I projekteringskedet 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. I de tillstånd som krävs för byggverksamheten som påverkar vatten, kommer Mark- och miljödomstolen fastställa villkor som ska se till att inga byggnader, kultur- eller naturvärden skadas. I det kontrollprogram för grundvatten som

fastställs av Länsstyrelsen kommer det finnas åtgärdsnivåer som bland annat är anpassade efter nivån på byggnaders rustbäddar. Om grundvattennivån sjunker kan Trafikverket antingen utföra ytterligare tätningsarbeten, infiltrera vatten eller vidta andra åtgärder som förhindrar att skada uppkommer.

Besiktningar och dolda fel

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

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

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

På motsvarande vis kommer man hantera de dolda och delvis dolda ytor som man i förbesiktning inte kommer åt. Finns det exempelvis en spricka på en vägg som man inte kommit åt att besiktiga vid förbesiktningen så kommer Trafikverket även där behöva utreda om denna spricka kan ha ett orsakssamband med Västlänken.

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

Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare

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

Grundprincipen är att berörda fastighetsägare, tomträttshavare och 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.

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

Trafikverkets ansvar kan innebära att de utför förebyggande åtgärder, 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.

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

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

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

Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken

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

Västlänkens nytta

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

Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Järnvägstunneln kommer främst att trafikeras av pendeltågstrafik i regionen men underlättar även resandet inom staden. Centralstationen och Brunns-parken får en avlastning i och med de nya stationerna Haga och Korsvägen, där pendeltågsresenärer som ska till de västra och södra delarna av staden kan byta färdmedel. Kollektivtrafiken i centrala staden får därmed också en avlastning. Tågtunneln gynnar även den långväga tågtrafiken då spåren in till Centralens bangård avlastas.

Utgångspunkten för Trafikverkets beräkningar är Västra Götalandsregionens målbild för tågtrafikens utveckling ”Målbild Tåg 2035”. Det stora flertalet resenärer bedöms få förkortad restid på grund av förbättrad kapacitet (det vill säga mindre trängsel på spåren) samt att de nya stationerna möjliggör fler direktresor eller kortare anslutningsresor. Av järnvägsplanen framgår att Västlänkens inverkan på färdmedelsval är mycket liten men att den är märkbar i rusningstid. I den samhällsekonomiska kalkylen baseras antalet

tillkommande resenärer på en prognoskörning i verktyget Sampers. I prognosen väljer resenärer rutt och färdmedel på ett sätt som håller nere den sammanvägda restiden och reskostnaden. Det betyder att de som byter färdmedel antas ha valt detta av rationella skäl som minskar beräknad kostnad och/eller tid.

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

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

Västlänkens sträckning och stationslägen

Västlänkens planerade sträckning har i flera yttranden kritiserats vara samhällsekonomiskt ineffektiv i jämförelse med alternativa lösningar. Den valda sträckningen bedömdes efter genomförd järnvägsutredning och detaljplaneprogramarbete vara den som bäst bidrar till att de uppställda målen uppfylls. Stadsbyggnadskontoret vill förtydliga att ett flertal alternativa sträckningar har studerats i tidigare skeden av processen, såsom i förstudien, i järnvägsutredningen, och i detaljplaneprogram. Beslut är fattat om Västlänkens sträckning och antalet stationer. Detaljplaneprogrammet antecknades av byggnadsnämnden 13 juni 2006. Beslut om val av sträckning fattades av Trafikverket under 2007. Ett av alternativen i järnvägsutredningen var förstärkningsalternativet, som innebär en utbyggnad av befintlig säckbangård samt nya spår längs befintlig bana mellan Olskroken och Almedal.

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

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

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

Nyttor av stationslägen

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

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

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

Yttranden har ifrågasatt stadsutvecklingen vid Station Centralen om Västlänken genomförs och hänvisat till andra alternativ som sägs ge bättre förutsättningar för stadsutveckling. Västlänken går i huvudsak i tunnel under mark vilket ger möjlig stadsutveckling ovan mark. En förutsättning vid val av sträckning var att ha en station vid Centralen. Det är viktigt att de valda stationslägena kan vara till nytta för den befintliga bebyggelsen eftersom den under lång tid kommer fortsätta utgöra huvuddelen av staden.

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

Förutsättningar för station i Haga

Redan när Västlänken står klar år 2026 räknar Trafikverket med runt cirka 15 000 av- och påstigande per dygn för station Haga. På längre sikt räknar Trafikverket med ungefär 75 000 av- och påstigande per dygn för Västlänkens tre stationer, varav cirka 20 000 för station Haga. För att uppnå dessa siffror behöver även andra nödvändiga satsningar i regionen vara 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.

Miljökonsekvensbeskrivningens alternativ

Nollalternativ

Ett nollalternativ är enligt miljöbalken ett sätt att beskriva konsekvenserna av att verksamheten inte kommer till stånd. Det betyder inte nödvändigtvis att allting förblir som i dagsläget, utan handlar om vilken utveckling som är trolig utan att det planerade projektet blir av. Nollalternativet syftar till att förtydliga projektets miljökonsekvenser, inte att utgöra alternativa lösningar. Västlänkens nollalternativ har samrått med både Trafikverket och Länsstyrelsen som även har godkänt järnvägsplanens MKB (miljökonsekvensbeskrivning), 2014-11-20. 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. Beskrivningarna av Västlänkens alternativ beskrivs och motiveras i den framtagna MKB:n. Även i detaljplan för station Haga finns en kortare beskrivning av de alternativ som studerats i järnvägsplanens MKB, både för linjen i sig, för stationernas lägen och för uppgångarnas placering, i enlighet med vad en MKB ska innehålla.

Kostnader

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

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

Västsvenska paketet och Trängselskatt

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

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 Västtrafik med hur stadens lokala kollektivtrafik kan stärkas.

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

Tidigare beslutsunderlag

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

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

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

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

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

Västlänken som riksintresse

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

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

Länsstyrelsen har tillstyrkt Trafikverkets järnvägsplan, efter revideringar, 2015-08-17. 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. De tillfälliga ytor som behövs under byggskedet för att kunna bygga Västlänken har placerats för att göra minsta möjliga inverkan på fornlämningarna längs sträckningen och spara så många träd som möjligt i Kungsparken och på Haga kyrkoplan. Där de tillfälliga ytorna av nödvändighet för byggskedets genomförande har placerats i konflikt med kulturmiljön har nyttjandet av dessa begränsats för att så långt möjligt skona kulturmiljön. När möjligheter inte längre funnits för att ytterligare begränsa skadan på kulturmiljön inom korridoren, har lösningar utanför korridoren sökts vilket resulterat i att ett brandgasschakt vid station Haga har placerats utanför korridoren. Länsstyrelsen bedömer att Trafikverkets åtgärder för minska påverkan på riksintresset uppfyller de krav som rimligen kan ställas i detta skede inom ramen för villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut.

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*.

Handläggning och process

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

ska begränsas. Samråd om tillåtligheten har hållits mellan Länsstyrelsen, Trafikverket och Göteborgs Stad under våren 2015.

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

Frågor har inkommit om hur överklagande av detaljplanen går till. Planen kan överklagas av sakägare som lämnat skriftliga synpunkter under samrådet eller granskningen. Sakägare är den som till exempel bor i planområdet, äger fastigheter eller har andra rättigheter inom planområdet eller i direkt anslutning till planområdet.

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

Kommunikation

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

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

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

Efter omröstning tillstyrker nämnden förslaget till detaljplan för Haga med beaktande av de synpunkter som redovisas i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Utöver beslutat yttrande har bifogats särskild skrivelse från nämndens majoritet, ledamöter från MP, S, V, M och FP, samt från den ledamot från Vägvalet som röstade emot förslaget. Dessa skrivelser redovisas efter förvaltningens (Fastighetskontoret) synpunkter, som följer nedan.

Nämndens yttrande

Innan detaljplanen för järnvägstunneln Västlänken antas ska ett övergripande genomförandeavtal tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket. I detta avtal avses även frågor av betydelse för genomförandet av detaljplanen för station Haga fastställas. Fastighetskontoret avser att ta upp en sammanfattning av genomförande frågor gällande station Haga för godkännande i samband med granskningsremissen.

I detaljplanen föreslås åtgärder på allmän plats samt utökade resenärsfunktioner som sannolikt inte finansieras av Västsvenska Paketet. Detta medför kostnader för Göteborgs Stad och beroende på hur respektive nämnd samt Västtrafik ställer sig till finansiering av åtgärderna finns en osäkerhet om de kommer ingå i detaljplanen framöver eller om de kan komma att utgå.

Fastighetskontoret anser att Pusterviksplatsen bör prövas för en framtida bebyggelse då exploateringsmöjligheterna i nära anslutning till station Haga är begränsade. En planbeställning för detta har lämnats in till stadsbyggnadskontoret. Den nu föreslagna detaljplanen innebär att uppgången på Pusterviksplatsen kan uppföras som en envåningsbyggnad. Ytan intill föreslås planläggas som allmän plats (torg) för att klara av angöring till stationen. Av planbeskrivningen framgår att entrébyggnad samt angöringsytan kan integreras i en framtida större byggrätt. Fastighetskontoret saknar dock redovisning av alternativa lösningar för platsen och bedömer att de planbestämmelser som nu föreslås kan medföra konsekvenser/begränsningar för en framtida utveckling av Pusterviksplatsen som helhet. Fastighetskontoret anser därför att detaljplanen bör ses över i denna del för att i möjligaste mån undvika att föregå en prövning av framtida användning av Pusterviksplatsen.

Stationens uppgångar i Kungsparken och på Pusterviksplatsen ligger i detaljplaneförslaget på kvartersmark. Detta ser kontoret som positivt eftersom syftet är att planlägga för en byggnad som inte är av tillfällig karaktär och redovisningen av planens konsekvenser blir tydligare. Det ger även kommunen en möjlighet att upplåta marken med tomträtt, vilket förslås vid Kungsparken.

Förvaltningen ser positivt på att planen ger Handelshögskolan möjlighet att utvecklas då behov av nya verksamhetslokaler finns.

Särskild skrivelse från MP, S, V, M, FP

Anser att planen ska utformas så att uppgången på Pusterviksplatsen kan integreras i en större byggnad som i sin tur kan ingå i en framtida bebyggelse på hela Pusterviksplatsen/ Pustervikskajen, ytan som idag är parkeringsplats och tankställe.

Särskild skrivelse från Vägvalet

Framför att planeringen av tunneln skall avbrytas och yrkar på avslag till förslaget till detaljplan.

Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken

Vägvalet framför flertalet ifrågasättande synpunkter som berör hela Västlänken och stationen i Haga som en del av Västlänken. Synpunkterna beskrivs inte i detalj i denna samrådsredogörelse men finns i sin helhet i Vägvalets särskilda skrivelse på Stadsbyggnadskontoret.

Ekonomi

Det är oklart vem som skall betala den kostnaden och det går inte att avgöra om dagens uppgift om 20 miljarder längre är relevant.

Under projekteringen har projektet expanderat med ytterligare komplicerade trafiklösningar, tillkommande spåranläggningar och cykelgarage, delar som inte finns med i

avtalet med Staten. Dessa fördyringar är inte finansierade, vare sig i Statens eller i Göteborgs långsiktiga investeringsplan och de blir därmed en tillkommande börda för göteborgarna.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Tunneln motiveras med att en del av biltrafikanterna kommer att flytta över till pendeltåg men enligt prognos som gjordes under 2013 skulle bara 1 % av bilresorna ersättas med tågresor 2030. De allvarligaste miljöproblemen uppstår dock under byggtiden enligt Vägvalet och för byggtiden hänvisas till ett separat dokument som Trafikverket tar fram som underlag för järnvägsplanen vilken beslutas av Regeringen. Göteborgs Kommun har därmed ingen möjlighet att behandla hur de mycket omfattande miljöstöörningarna, som kommer att uppstå under själva byggnationen, skall kunna hanteras. Vägvalet lyfter ett antal punkter som de beskriver endast kommer att behandlas i Trafikverkets MKB.

Övrigt

Fastighetsverket, som är förvaltare av bland annat Skansen Lejonet och Residenset, inte har fått någon av sina invändningar redovisade i någon offentlig handling från vare sig kommunen eller Trafikverket.

Kungsparken grävs bort vilket förstör miljön för flera generationer framåt. Kommunens rådighet över marken ifrågasätts med hänvisning till ett kungligt donationsbrev från 1807 som anger att Allén skall hållas bevarad.

Handelshögskolans lågdel med den genomarbetade interiören med exklusiva material skall rivas vilket inte anses angeläget för att skapa en tunneluppgång.

Det är oklart hur mycket framtida vibrationer från tågtrafiken kommer att för all framtid störa – och möjligen skada – den gamla bebyggelsen i Haga och Vasastaden. Trafikverket ger inga fullgoda garantier för framtiden.

Dragningen av tunneln innebär att delar av stadens gamla befästningsverk grävs bort och utplånas för all framtid.

Kommentar:

Nämndens yttrande

I denna detaljplan möjliggörs på Pusterviksplatsen funktionerna för station Haga, dels stationsbyggnad innehållande stationsentré, ytor för tekniska anläggningar och an-greppsväg för Räddningstjänsten dels ytor för angöring väster om byggnaden. Att dessa ytor säkerställs är förenligt med planens syften och omöjliggör inte för andra lösningar för platsen på sikt. En förutsättning för kommande planläggning är dock att dessa funktioner och en tillfredställande tillgänglighet till stationen kan fortsatt säkerställas. Den-na detaljplans genomförande tid är tio år, en ändring kan göras innan genomförandeti-dens utgång om fastighetsägarna och de som anses vara berörda inte påverkas av änd-ringen. Möjlighet att förbereda grundläggning och konstruktion på den berörda delen av järnvägstunneln för en framtida byggnation studeras av Trafikverket.

Fastighetskontorets förfrågan om att planlägga Pusterviksplatsen, delen som berörs av denna detaljplan samt resten av platsen som huvudsakligen upptas av parkeringen, han-teras enligt stadsbyggnadskontorets rutiner för förprövning. Ärendet räknar man kunna ta upp till byggnadsnämnden för beslut om planbesked på ett av de kommande samman-träderna.

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.

Finansiering av åtgärder som inte ingår i Västsvenska paketet klarläggs innan planens antagande och förtydligas i planbeskrivningen och genomförandeavtal.

I övrigt noteras synpunkterna.

Särskild skrivelse från MP, S, V, M, FP (del av nämndens beslut)

För kommentarer till utvecklingen av Pustervik, se tidigare kommentarer till yttrandet.

Särskild skrivelse från Vägvalet

Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken

För kommentarer se sammanfattning, övergripande kritik till detaljplanen och västlänken.

Ekonomi

För kommentarer se tidigare kommentar till Fastighetsnämndens yttrande samt sammanfattningen under avsnitt övergripande kritik.

Miljökonsekvensbeskrivningen

För kommentarer till trafik under byggtiden, se sammanfattning.

Gällande frågor som endast lyfts i Trafikverkets/järnvägsplanens MKB arbetar Staden och Trafikverket med station Haga i ett nära samarbete under hela processen med Västlänken. Staden och Trafikverket har däremot olika roller och Trafikverket som verksamhetsutövare har det största ansvaret för utbyggnaden och driften. Trafikverket har tagit fram mycket av underlaget i samband med järnvägsplanen men Staden har, där det har bedömts som nödvändigt, kompletterat med utredningar tillhörande detaljplanen för station Haga. Samtliga utredningar tillhörande detaljplanen går att hitta på Stadens hemsida.

Övrigt

Fastighetsverket har inte lämnat något yttrande på detaljplan för Haga i samrådet. I detaljplanen för linjen finns yttrandet från Statens Fastighetsverk med i både samrådsredogörelse och granskningsutlåtande tillhörande detaljplan och ändringsplan för järnvägstunnel, som nummer 21 respektive nummer 22, och är kommenterade av Staden. Även i Trafikverkets samrådsredogörelse, på sida 49, tillhörande järnvägsplanen finns Statens Fastighetsverks yttrande med och är bemött av Trafikverket.

För kommentarer gällande Kultur- och parkmiljön, se sammanfattning under avsnitten Kulturmiljö respektive Träd.

Handelshögskolan är idag i ett stort behov av nya verksamhetslokaler och ytor, vilket föranleder rivningen. Staden, Trafikverket, fastighetsägaren (Akademiska Hus) och verksamhetsutövaren (Handelshögskolan) är överens om att en stationsuppgång i byggnaden är en bra lösning för att minimera ingrepp i den känsliga kulturmiljön i området. Med en integrerad stationsuppgång i byggnaden kan målpunkten Campus Haga mycket enkelt nås av lokala och regionala resenärer.

Trafikverket har arbetat med frågan om risken av en eventuell påverkan av vibrationer i en utredning till järnvägsplanen, se svar till yttrande nr 16 nedan.

För kommentarer gällande befästningsverken, se sammanfattning.

2. Göteborgs Energi AB

Med dotterbolag har tagit del av ovan nämnda detaljplan. Nedan följer synpunkter på förslaget från respektive ledningslag. Vi önskar delta vid detaljplanens slutarbete genom deltagande vid slutmöte eller liknande och vi önskar få antagandehandling tillskickad oss när denna finns tillgänglig.

El

Transformatorstationen på samma fastighet som Handelshögskolan ska enligt samråds-handlingen flyttas till sydöstra hörnet av samma fastighet. Verksamheter runt nätstationen i en radie av drygt 5m kommer att begränsas av förhöjt magnetfält vilket ska framgå av detaljplanen och plankartan. Det blir förhöjda magnetfältvärden även efter magnetfältreducerande åtgärder som låga transformatoranslutningar och inplåtning av väggar och tak (golvet skall inte inplåtats).

Ett omfattande ledningsnät på 10 kV och 0,4 kV samt en transformatorstation kommer att flyttas inom planområdet. Det gäller att reservera plats i detaljplanen för de ledningarna som ska flyttas. För att kunna flytta transformatorstationen innan utbyggnaden påbörjas är det viktigt att en beställning skickas till Göteborg Energi Nät AB i god tid.

Eftersom vi inte kan utesluta att el blir huvudsaklig värmekälla, är vi tvingade att anpassa vårt nät för en högre elkonsumention och behöver i detta fall en ny transformatorstation i området. Exploatören ska kunna upplåta utrymme för en transformatorstation inom dennes fastighet, enligt Elnät allmänna avtalsvillkor "NÄT 2009 N/K", om man avser att använda el för uppvärmning eller om större elbehov föreligger. För detta utrymme krävs hänsyn till magnetfält, brandsäkerhet, höjdnivåer, tillgänglighet och personsäkerhet.

Ledningsstråken för el ska placeras inom bestående vägstruktur, i första hand inom GC-banors markområde och i andra hand inom gatumark. Detta för att minimera störningarna för bil- och kollektivtrafik vid framtida reparationer på elnätet.

Transformatorstationerna ska utgöras av fristående byggnader, med hänsyn till magnetfältproblematik, brandsäkerhet och personsäkerhet samt för vår tillgänglighet och möjlighet att snabbt kunna återställa elförsörjningen vid störning.

Förutsättningen för läget för transformatorstationen är att markområdet är permanent lättåtkomligt för en stor lastbil med kran, som kan ha utrustning för att mäta fram fel på elektriska anläggningar eller från vilken man ska lyfta ut och in tung elektrisk utrustning. Markområdet måste också vara fritt från vatten- och avloppsledningar etc. Stationslägen ska placeras så att marknivån ligger på minst +12,8 m enligt Göteborgs höjdsystem. För vissa viktiga läge kan krävas 13,8m.

Vi vill delta i planeringen inför detaljplanen i ett tidigt skede för utplacering av nätstationer och ledningsstråk. Då det redan vid byggstart behövs elström, är det synnerligen viktigt att stations- och ledningslägen kommer in i planeringen på ett så tidigt stadium som möjligt. Ett provisorium för byggström innebär onödiga kostnader.

För att med säkerhet kunna bedöma hur stor den tillkommande belastningen är till elnätet behövs mer detaljerade uppgifter om bostädernas uppvärmningsform.

Respektive byggherre förutsätts, såvitt inget annat särskilt avtalats med Göteborg Energi Nät AB, initiera och bekosta eventuella erforderliga flyttar av befintliga nätstationer och elledningar med tillbehör för möjliggörande av förändrad markanvändning enligt förslag till detaljplan. Vidare förutsätts att, såvitt inget annat särskilt avtalats med Göteborg Energi Nät AB, ledningsrätt erhålls för bolagets nätstationer och ledningar med tillbehör inom planområde.

Fjärrvärme

Befintliga fjärrvärmeledningar som ligger i parkområdet norr om Nya Allen berörs endast av schakten för tunneldelen vid strandkanten av Rosenlundskanalen. Förslaget är att ledningen förläggs provisorisk över schaktområdet.

U-område på plankartan saknas för det permanenta läget för fjärrvärmeledningen längs Rosenlundskanalens södra sida, där ett utrymme för flera ledningsslag har säkerställts i redovisade projektering. I det permanenta läget skall ledningen passera över Västlänkens tunneltak mellan Hagas norra uppgång och Rosenlundskanalen.

Inom aktuellt område finns fjärrvärme som kan erbjudas för uppvärmning av tillkommande byggnader vid uppgångar från underjordiska stationer, samt uppvärmning av det underjordiska stationsutrymmet.

Vid torgytan i norra ändan av Haga Kyrkogatan är en fjärrvärmeledning förlagd som kan beröras av den installation som görs för omhändertagande av dagvatten. Göteborgs Energi förutsätter att exploatören, i detta fall Trafikverket, bekostar omläggning av befintlig fjärrvärmeledning.

Fjärrkyla

I det redovisade materialet så hänvisas till uppgifter som saknas i materialet, såsom redovisad etappindelad helhetslösning för samtliga ledningsslag som passerar planområdet, samt antal schakt för samförläggning av olika ledningspaket.

Gas

Befintliga gasledningar, naturgas 4BAR samt 0,03BAR skall beaktas inom området för detaljplanen.

Opto

GothNet har många kablar i området som måste beaktas. GothNet önskar ansluta nya hus/exploateringar.

Kommentar:

El

En avstämning har hållits inför granskningen med Göteborg Energi i frågan om flytten av Transformatorstationen till den södra delen av Handelshögskolan. Transformatorstationens föreslagna läge kvarstår. Men ytan för området har justerats på plankartan så att ett ca 2 meter brett mellanrum mellan transformatorstationen och Handelshögskolans byggnad ges. Förskjutningen av placeringen samt den väl tilltagna ytan för transformatorstationen gör att det inte bedöms finnas någon risk för förhöjda magnetfältsvärden i Handelshögskolans lokaler.

Planeringen av hur ledningar ska flyttas inom området pågår. Ledningar avses placeras inom allmän platsmark i första hand inom gång- och cykelvägar, gator samt torgytor. Ingen markreservation krävs därför med undantag för tekniska anläggningar på plankartan märkta med E. En fortsatt dialog hålls med Göteborg Energi under planarbetet och den kommande projekteringen.

Efter en avstämning med Göteborg Energi bedömdes att inga fler byggrätter krävs för ytterligare transformatorstationer. Med den föreslagna bebyggelsen bedömdes det räcka med nuvarande anläggningar samt placeringen vid Handelshögskolan, som kan kompletteras vid behov.

Detaljplanen föreslår transformatorstationer som fristående byggnader enligt synpunkt.

I Trafikverkets fortsatta planering och kommande projektering hålls avstämningar med Göteborg Energi gällande el-försörjningen.

I övrigt noteras synpunkterna

Fjärrvärme

Trafikverket arbetar med en ledningsutredning tillsammans med ledningsägare där samtliga ledningar som berörs av planområdet ingår. Ledningsutredningen omfattar bland annat förslag på ledningsomläggningar. Trafikverket har en dialog med samtliga berörda ledningsägare.

Inget u-område krävs då ledningen ligger inom allmän platsmark. u-områden läggs endast för allmänna ledningar inom kvarteretsmark.

I övrigt noteras synpunkterna.

Fjärrkyla

Se kommentar till Fjärrvärme.

Gas

Se kommentar till Fjärrvärme.

Opto

Se kommentar till Fjärrvärme.

3. Göteborgs Hamn AB

Göteborgs Hamn AB (GHAB) har inga synpunkter på planförslaget men vill informera om att Göteborgs Hamn endast har synpunkter som berör hela Västlänkens linje och frågor utanför planområdet. Dessa beskrivs därför inte i denna samrådsredogörelse men finns i sin helhet på Stadsbyggnadskontoret.

Kommentar:

Yttrandet är vidarebefordrat till Trafikverket och finns även i detaljplanen för linjens granskningsutlåtande, där det bemötts med kommentarer.

4. Kretslopp och vattennämnden

Avfall

Det är oerhört viktigt att återvinningsstationen på Haga Kyrkogata får vara kvar, då det finns få återvinningscentraler i centrala staden. Återvinningsstationen behöver troligtvis ha användningen E- återvinning, istället för att vara en utformning inom parken.

Förslaget med en cykelväg mellan återvinningsstationen och bilvägen är inte bra ur säkerhetssynpunkt då behållarna måste lyftas över cykelvägen vid tömning. Förvaltningen ger förslag på utformningar.

Från och med årsskiftet 2014/2015 kommer Kretslopp och vatten ta över alla arrendeavtal för återvinningsstationer från Renova. I planbeskrivningen kan det därför ändras från Renova till Kretslopp och vatten.

Förvaltningen undrar om återvinningsstationen kommer att påverkas under byggtiden. Om den inte kommer att gå att använda eller tömma som vanligt under någon period så är det viktigt att meddela detta. Förvaltningen förtydligar att kostnaden för flytten av återvinningsstationen tas av exploateringen.

VA

Ledningsutbyggnad/Ledningsomläggning

Det är omfattande ledningsomläggningar i området. Kretslopp och vatten har ett bra samarbete och kommunikation med Trafikverket gällande arbete och planering för ledningsomläggningar. Detta gäller befintliga ledningar som behöver förläggas i nya stråk beroende på Haga Station och Västlänken.

Det behövs allmän VA-ledningsutbyggnad inom planområdet. För att tillse de två nya byggnaderna i planen med serviser behöver kretslopp och vatten ta med det in i arbetet med Trafikverket. Detta för att få fram vart det fungerar att ansluta de nya byggnaderna. Dessa detaljer kring allmän VA-ledningsutbyggnad inom planområdet får kretslopp och vatten återkomma med.

Det framgår inte av materialet vilken påverkan den nya utökade buss- och spårvagnshållplatsen kommer få på området. När detaljer för hållplatsen finns behöver kretslopp och vatten granska hur det påverkar de allmänna VA-anläggningarna och om det kräver ytterligare omläggningar eller skyddsåtgärder.

Dricksvatten

Dricksvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät, i nuläget är dock inte läge för förbindelsepunkt framtaget. Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A2; VAV publikation P 83. Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån+ 50 m (RH2000). I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren.

Spillvatten

Avlopps nätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Spillvattenanslutningar måste ses över, det kräver nya ledningar för att tillse spillvatten för de nya byggnaderna.

Det förekommer i området att det allmänna ledningsnätet är kombinerat vilket kan innebära risk för uppdämning i ledningsnätet i samband med häftig nederbörd. Dag-, drän-, och spillvatteninstallation inom kvartersmark skall utformas med hänsyn till uppdämningsnivån i avlopps nätet.

Dagvatten

En dagvattenutredning är gjord för det aktuella området. Det är mycket viktigt att tillse och hantera det som är föreslaget i utredningen. Kretslopp och vatten ser det som mycket positivt att det finns planstöd för dagvattenhantering. Kretslopp och vatten undrar dock varför t.ex. inget krav kring gröna tak eller annan fördröjning är upptagen. Ytterligare planstöd är önskvärt.

Dag- och dräneringsvatten skall i första hand tas om hand lokalt inom kvartersmark genom infiltration eller i andra hand fördröjas i magasin och vid behov avledas till allmän dagvattenledning. Dagvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät, läge för förbindelsepunkt är i nuläget inte möjligt att ange. Det är viktigt att ordna utjämning av dagvatten från hårdgjorda ytor. Man bör sträva efter att skapa så stora grönytor som möjligt för infiltration av dagvattnet. Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämningar och förbättrar kvaliteten på dagvattnet, vilket i sin tur minskar belastningen på miljön.

Materialval för utvändiga ytor skall väljas med omsorg om miljön. Till exempel skall oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Klimatanpassning

Plankartan ska kompletteras med en bestämmelse som anger att lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall skall tillåtas, skall vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Inom älvnära områden gäller lägsta nivåer för färdigt golv och öppningar i byggnader enligt Vattenplanen antagen av KF 2003: Område B, Centrum, lägsta nivå FG +2,9 m (RH2000).

Det är viktigt att tillse att nivåerna och höjdsättning i planen säkerställs med avseende på dag- vatten och instängda områden, inte bara med avseende på havsnivå utan också med avseende på kraftig nederbörd samt att de satta markhöjderna och nivåerna fungerar ihop med den nya detaljplanen och Västlänkens skydd av sin anläggning.

Trädplantering

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 m mellan trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från kretslopp och vatten som då kan komma att ställa krav på att skyddsåtgärder, exempelvis rotspärrar skall utföras.

Ekonomi

Kostnader för ledningsomläggningarna som beror på Västlänken ska inte belasta VA-kollektivet.

Kostnaden för utbyggnad av allmänna VA-ledningar, innefattar serviser för de nya byggnaderna i området samt kompletterande utbyggnad av spillvattenledningar. Dessa kostnader tas fram av Kretslopp och vatten, när mer detaljerat underlag finns.

Kretslopp och vattennämnden får inkomster från anläggningsavgifter samt utgifter för standardhöjningar av ledningar som görs i samband med ledningsomläggningarna. Anläggningsavgifterna för vatten och avlopp har inte beräknats i detta läge.

Kommentar:

Avfall

Återvinningsstationen planeras att vara kvar men flyttas i sitt läge längre norrut. Möjligheten till detta säkerställs i detaljplanen genom användningen E på plankartan. Återvinningsstationen planeras att kvarstå under byggtiden.

Cykeltrafik längs Haga Kyrkogata avses i nuläget inte separeras från biltrafik.

Planbeskrivningen justeras i beskrivningarna, om avfallshantering, från Renova till Kretslopp och vatten.

VA

Ledningsutbyggnad/Ledningsomläggning

För kommentarer se kommentarer till yttrande nummer 2.

Spillvatten

Synpunkterna noteras.

Dagvatten

Planhandlingarna kompletteras med en ny dagvattenutredning.

På plankartan ställs inte krav på gröna tak. Dagvatten avses omhändertas inom allmän plats och kvartermark, vilket framgår av dagvattenutredningen. För att ge stationsupp gångarna bästa möjliga utformning och anpassning av stationsbyggnaderna ställs

inte ett utformningskrav på gröna tak i detaljplanen. I övrigt regleras vissa markhöjder inom planområdet. Ytor för dagvattenhantering ryms inom allmän plats. På plankartan finns även en upplysning om att dagvatten i första hand ska omhändertas på kvartersmark, men är inte detta möjligt eller lämpligt ska det avledas från fastigheten enligt VA-huvudmannens anvisningar.

I övrigt noteras synpunkterna.

Klimatanpassning

Plankartan kompletteras med en upplysning att färdig golvhöjd i markplan ska vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt.

En höjdsättning av området till minst +2,8 finns beskrivet i MKB tillhörande detaljplanen och har tagit hänsyn till ihållande nederbörd. I MKB beskrivs att ”planförslaget innebär att byggnader och samhällsviktiga anläggningar i planområdet förläggs i enlighet med gällande översiktsplan, det vill säga +2,8 meter respektive +3,8 meter”.

Ett översvämnings PM har kompletterats planhandlingarna, som beskriver framkomligheten i området vid händelse av höga vattennivåer.

En justering av minsta nivå görs inte från +2,8 till +2,9 meter över nollplanet efter förtydligande diskussioner, då förvaltningens riktlinjer är +2,8 m för centrum.

Trädplantering

Planbeskrivningen kompletteras enligt synpunkten.

Ekonomi

Synpunkterna noteras.

5. Kulturnämnden

Nämnden sänder förvaltningens synpunkter som sitt eget yttrade, vilka sammanfattas nedan.

Byggandet av tågtunneln Västlänken är ett mycket komplicerat projekt med oundvikliga negativa konsekvenser för kulturmiljön. Kulturförvaltningen menar dock att planförfattarna skapat en bra detaljplan utifrån de givna förutsättningarna.

Utifrån det tidiga skedets kunskapsläge gavs riksintresset för kommunikation företräde framför riksintresset för kulturmiljön. Resandeprognosen för Hagastationen har dock successivt räknats ned i antal resande vilket gör det ytterst tveksamt om ett stationsläge motiverar de kulturhistoriska ingreppen.

Kulturförvaltningen delar slutsatserna i miljökonsekvensbeskrivningen vilken bedömer att detaljplanen för station Haga kommer att medföra betydande miljöpåverkan på naturmiljön genom förlust av trädmiljöer och enskilda äldre, grova träd. För kulturmiljön innebär planen mycket stora negativa konsekvenser då värdefull parkmark tas i anspråk och kulturhistoriska samband försvinner, särskilt i och med de planerade uppgångarna i norra planområdet.

Ingrepp i befästningarna måste minimeras. I enlighet med regeringens tillåtlighet för Västlänken behöver fästningsstadens lämningar få återverkan i gestaltningsarbetet av den nya staden. Hur befästningslämningarna skall återspeglas och gestaltas i den nya stadsbilden är av vikt att behandla i ett tidigt skede. Beslut angående hur lämningar bevaras och eventuellt återuppbyggs eller gestaltas måste hanteras innan undersökningar påbörjas.

Återställande och utökande av parken

Karaktären av engelsk landskapspark kommer att vara försvagad i många decennier. Området kommer dessutom rent stadsbildsmässigt att sakna stödet av upp vuxna rumsbildande träd. Omvandlingen av parken till bytespunkt för kollektivtrafiken försvagar kopplingen mellan Kungsparken och Haga Kyrkoplän och gör stadsplanen från 1860-talet otvdylligare. Dessutom försvagas Kungsparkens västra gräns/entré av både trädfällningen och den nya bytespunkten.

Kulturförvaltningen menar att åtminstone en del av Pusterviksplatsen blir allmän plats/park för att balansera upp de förändringar som sker i och med etableringen av stationen. Förvaltningen föreslår att parken där återställs och utvidgas kompletteras med ett stort inslag av planteringar och konst.

En större park på Pustervik skulle med fördel kunna kombineras/integreras med aktivitets- och vistelseytor för barn och ungdomar. Formelement från parken kan hålla samman miljön till en helhet och dessutom hjälpa till att skapa ett mer välkomnande gångstråk mellan stationen och Järntorget.

Träden

Kulturförvaltningen kan inte nog understryka vikten av att bevara så många av de värdefulla äldre träden som tekniskt är möjligt vid bygget av Västlänken.

Gestaltning

Kulturförvaltningen vill verkligen framhålla vikten av höga ambitioner vid gestaltning av detta område. I området möts fem tydligt avgränsade värdebärare i riksintresset; befästningarna under mark, vallgravsstråket med Kungsparken/Nya Allén, trästaden Haga, Haga Kyrkoplän och stenstaden Vasastaden. Förvaltningen menar att det måste vara målsättning att området ska vara minst lika tydligt och lättläst efter ändringarna som innan.

För de två uppgångarna i norr gäller höga krav på anpassning i utformning, volymer och material. Kulturförvaltningen delar planförfattarnas bedömning gällande vikten av anpassning i dessa känsliga lägen.

Knutpunkt för kollektivtrafik

Förvaltningen vill understryka att en etablering i området medför höga krav på anpassning till miljöns befintliga värden. Förvaltningen förutsätter att arbetet med gestaltning av området sker i samverkan med byggnadsantikvarie och parkhistoriker.

Spårvägen får inte bli en barriär i Parkgatan. Förvaltningen förordar att staket längs gatan tas ner och, vid behov, hastigheten för spårvagn och buss sänks på den korta sträckan fram till korsningen med Viktoriagatan.

Konsten

Förvaltningen kan genom enheten Göteborg Konst bidra med process- och kunskapsstöd.

Det är viktigt att skapa fungerande flöden i Kungsparken/Nya Allén utan att de olika delarna förlorar funktion eller karaktär. Satsning på konst i området kan ge det en kvalitetshöjning och anledningar att stanna upp eller dröja sig kvar. Under byggtiden finns också potential för ett tillfälligt konstprojekt som lyfter aktiviteten på platsen och fördjupar förståelsen för den samma.

Den aktuella detaljplanen kommer att släcka ut bestämmelserna i *Detaljplan för Spår-tunnelområdet* (dnr 1097/12) på den yta den täcker. Det betyder bland annat att de schakt och andra installationer som medgavs inom Haga Kyrkoplän inte längre är tillåtna. Kulturförvaltningen ser detta som en förbättring.

En konsekvens av den nya planen är att ventilation om max 120 kvadratmeter omlokaliseras till torgytan framför Smyrnakyrkan. Kulturförvaltningen vill lyfta frågan om att ge denna funktion en konstnärlig utformning. Samma tankar gäller även andra funktionsbyggnader som planeras att byggas i närheten av alla tre föreslagna stationer. På så sätt omformar man dem till något som aktiverar stadsrummet med uttryck istället för anonyma kuber.

Handelshögskolan

Rivningen av del av Handelshögskolan innebär en förlust av en arkitektoniskt och kulturhistoriskt intressant byggnad med fina kvaliteter, men lösningen med uppgång integrerad i byggnaden är att föredra framför uppgångar i Vasagatan.

Rosenlundsbron

Bron ska ned- och återmonteras lika befintligt utseende. Kulturförvaltningen vill i sammanhanget understryka att hela miljön längs Pustervikskajen är ställd i mycket gott skick med stentrappor till kanalen, pollare och kedjor, äldre belysningsstolpar och bevarade detaljer såsom storgatsten och förtöjningsringar. Den är en del av den prägel av sent 1800-tal som råder i Vallgravsstråket, en särprägel i staden som är viktig att värna.

Gångbro över kanalen

Kulturförvaltningen ser inte det föreslagna läget för en ny bro som omöjligt men då bron är en av flera som planeras över Vallgraven så önskar förvaltningen se en samlad diskussion om frågan.

Uppgång i slänten vid Hagakyrkan

En mindre uppgång utan väderskydd tillåts i slänten nedanför Hagakyrkan, vid korsningen mellan Parkgatan och Sprängkullsgatan. Kulturförvaltningen ser inte läget som självklart fördelaktigt ur kulturmiljöperspektiv. Uppgångens påverkan på miljön, sammantaget med övriga ändringar för kollektivtrafikpunkten, måste utredas noga innan beslut tas.

Barnperspektivet

Kulturförvaltningen vill lyfta frågan om att göra en separat barnkonsekvensanalys (BKA) i framtida projekt hellre än att lägga den i ett gemensamt dokument med Social konsekvensanalys (SKA), då det inte är givet att det som är positivt för vuxna är bra för barn. I BKA/SKA för Haga Station är det svårt att utläsa hur eller om barn och unga deltagit i processen.

Det norra planområdet som i nuläget domineras av bil- och spårtrafik får i och med stationen en ny publik funktion där många människor kommer att röra sig. Detta är positivt ur ett barnperspektiv då fler människor i rörelse längs flera olika stråk skapar trygghet. Att stationens uppgångar riktas åt olika håll och ges en attraktiv gestaltning är trygghets- och identitetsskapande.

En mötesplats för unga (eller generationsöverskridande) på Pusterviksplatsen kopplat till bostäder och verksamheter (inte enbart dagaktiva) skulle kunna avlasta populära Haga Kyrkoplän och bli en trygg plats.

Det finns i dagsläget obesvarade frågeställningar om stationerna under mark. Om inte tillräckligt många resenärer rör sig under mark blir dessa miljöer otrygga, och utifrån resonemanget att många unga reser med kollektivtrafik är det en viktig fråga.

Mångfaldsperspektivet

En ökad medvetenhet hos göteborgarna om stadsdelarnas kulturhistoriska värden bidrar till att nyansera och stärka stadens identitet. Kunskap om och engagemang i ett område ökar tillhörigheten och tillgängligheten.

Miljöperspektivet

Till planen hör välarbetade kulturmiljöunderlag som ska hjälpa till att tillgodose miljö-kvalitetsmålet ”god bebyggd miljö”.

Omvärldsperspektivet

I kulturmiljölagen är det formulerat att kulturmiljön är allas ansvar.

Kulturnämnden bifogar två PM till sitt yttrande:

Bilaga 1: PM, version 2, Åtgärdsförslag för Kungsparken/Nya Allén, Göteborgs stadsmuseum 2014-04-02

Bilaga 2: PM, Konsten & Västlänken, Göteborg Konst, 2014-10-16

Kommentar:

Målbilden som beskrivs är fortfarande aktuell och prognosen för resorna kvarstår. För fler kommentarer gällande Västlänkens station i Haga se sammanfattningen.

För kommentarer gällande befästningarna, se sammanfattningen.

Återställande och utökande av parken

För kommentarer gällande parkmiljö, se sammanfattningen.

En prövning av utvecklingen väster om stationsuppgången på Pustervik sker inte i denna detaljplan. Prövningen av detta sker i en separat utredning/planläggning. Idén är god och noteras. I planbeskrivningen och gestaltungsprogrammet föreslås att Pustervik skulle kunna utformas med aktiva rekreationsytor, detta kan dock inte regleras inom ramen för detaljplan.

Träden

För kommentarer till träd och parkmiljö, se sammanfattningen.

Gestaltning

Ett gestaltungsprogram har tagits fram till planhandlingarna och gestaltungsfrågorna har förtydligats i planbeskrivningen. I detaljplanen ställs höga krav på en anpassning till den känsliga park- och kulturmiljön, för fler kommentarer se sammanfattningen.

Knutpunkt för kollektivtrafik

För kommentarer gällande anpassningen till park- och kulturmiljön se tidigare kommentarer till yttrandet.

I detaljplanen förtydligas utformningen av bytespunkten. Krav ställs på att träd ska planteras för att sammanbinda Kungsparken och Haga Kyrkoplan. Detaljerad utformning kommer att pågå även efter arbetet med detaljplanen. Ett gestaltungsprogram har tagits fram till planhandlingarna och planbeskrivningen har förtydligats i beskrivningen av gestaltungsfrågorna.

Konsten

Staden ställer sig mycket positiv till en konstnärlig utformning av tekniska anläggningar. Inga möjligheter finns att ställa krav på konst eller konstnärlig utformning enligt PBL (Plan- och bygglagen). Sedan beslut i kommunfullmäktige i januari 2013 tillämpar Göteborgs Stad en regel där 1 % av byggkostnaden ska avsättas till konstnärlig gestaltning.

De medverkande parterna har tagit fram ett övergripande konstprogram för Västlänken som kommer ligga till grund för det fortsatta arbetet med konst i projekten. Planhandlingarna har även kompletterats med ett gestaltningsprogram. Ambitionen för hela planområdet är mycket hög och stor hänsyn ska tas till den skyddsvärda kulturmiljön.

Inom Haga Kyrkoplan är det inte längre aktuellt med schakt eller andra tekniska anläggningar, dessa planeras istället till att integreras i stationsbyggnaderna och till torget utanför Smyrna.

Handelshögskolan

Se kommentar till yttrande nummer 1.

Roselundsbron

Roselundsbron, brofästen och kaj skyddas genom bestämmelse q3 på plankartan som reglerar att återuppförande, underhåll och ändring ska se så att kulturhistoriska värden inte förvanskas.

Gångbro över kanalen

För att avlasta Roselundsbron och skapa ett tydligt gångstråk i fortsättningen på Haga Kyrkogata till staden inom vallgraven medger detaljplanen en ny gångbro. En samlad utredning kring nya gångbroar i Vallgravsstråken pågår.

Uppgång i slänten vid Hagakyrkan

Uppgången vid Haga Kyrkoplan utgår ur planförslaget.

Barnperspektivet

Planbeskrivningen har förtydligats gällande barnkonsekvenserna med hjälp av den barnkonsekvensanalys som tagits fram till järnvägsplanen av Trafikverket.

I övrigt noteras synpunkterna.

6. Miljö och Klimatnämnden

Tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens nedan redovisade synpunkter beaktas.

Allmänt

Sammantaget anser förvaltningen att projektet Västlänken i sin helhet är mycket positivt och ger goda förutsättningar för en utveckling i enlighet med de strategiska planeringsdokumenten för staden.

Förvaltningen önskar en tydligare samordning mellan bestämmelserna för de olika stationerna för Västlänken.

Naturmiljö

Det är viktigt att stor vikt läggs vid att minimera och kompensera förlorade värden. Mycket omfattande kompensationsåtgärder kommer att krävas och det är viktigt med ett helhetstänk i detta arbete. Till exempel bör det ses över om kompenserande åtgärder kan vidtas på andra platser i staden för att minimera den totala påverkan på stadens biologiska mångfald.

Dagvatten

Det är viktigt att utreda vidare den öppna dagvattenlösning som föreslås för att säkerställa att den inte riskerar att påverka parkmiljön negativt.

Det bör införas en planbestämmelse som stämmer överens med den som föreslås för planförslaget för Centralen, det vill säga ”Tak ska vara till minst X% vara utformat för fördröjning av dagvatten”. Detta för att på ett tydligare sätt göra det möjligt att anlägga gröna tak på de tillkommande byggnaderna.

Mobilitet/trafik

I det fortsatta arbetet bör det klargöras om biltrafiken i Sprängkullsgatans förlängning mellan Nya Allén och Parkgatan kan stängas av. Detta vore en bra åtgärd för att öka framkomligheten för gående och cyklister och minska konflikterna mellan dessa trafikanter och biltrafiken. I plankartan anges markanvändningen ”huvudgata”, Om en avstängning är avsikten bör annan användning anges i plankartan.

Buller

En byggnad på Handels som utförs högre än bebyggelsen på andra sidan Haga Kyrkogata riskerar att innebära ökade ljudnivåer på innergården pga. reflektionen i fasaden vilket skulle kunna motverkas av fasadåtgärder på den nya byggnaden.

Kommentar:

Allmänt

En samsynkning av stationernas planbestämmelser ses över inför granskning av detaljplanerna.

Naturmiljö

Göteborgs kommun ska enligt beslut i Fastighets-, Miljö-, Park- och natur-, Trafik- samt Byggnadsnämnden arbeta med kompensationsåtgärder för att säkerställa göteborgarnas tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden. Kompensationsåtgärder innebär att natur- och rekreationsvärden som går förlorade genom exploatering ersätts genom åtgärder i närområdet i första hand. Dessa åtaganden är frivilliga åtgärder som kommunen eller exploitören åtar sig utöver vad som krävs enligt miljöbalken. En utvärdering av behovet av kompensationsåtgärder har gjorts i samråd med berörda kommunala förvaltningar. I detta arbete har representanter för Park- och naturförvaltningen, Miljöförvaltningen, Trafikkontoret, Fastighetskontoret, Kulturförvaltningen, Stadsdelsförvaltningen Centrum och Stadsdelsförvaltningen Majorna-Linné tillsammans med Stadsbyggnadskontoret tillsammans tagit fram ett underlag när det gäller behov av kompensationsåtgärder.

Förslaget är att kompensationsåtgärder som krävs på grund av minskning av parkyta och nedtagning av träd hanteras med ett samlat grepp. Målet är att kompensera både rekreations-, upplevelse- och naturvärden så långt det är möjligt.

Dagvatten

En ny dagvattenutredning tas fram till planhandlingarna.

På plankartan ställs inte krav på gröna tak. Dagvatten avses omhändertagas inom allmän plats och kvartersmark, vilket framgår av dagvattenutredningen. För att ge stationsuppgångarna bästa möjliga utformning och anpassning av stationsbyggnaderna ställs inte ett utformningskrav på gröna tak i detaljplanen.

Mobilitet/trafik

Planens ambition är att ingen biltrafik ska gå i Sprängkullsgatans förlängning. Den nya trafikstrategins mål för färdmedelsfördelningen motsvarar en minskning av antalet bil-

resor med 25 % jämfört med 2011. Nu planerar man för en tydligt vikande utveckling för biltrafiken och en kraftigt ökande utveckling för övriga trafikslag. Då det fortfarande inte finns någon trafiknätsplan framme som kan definiera de olika gatornas framtida funktion behöver denna detaljplan hålla möjlighet för biltrafik här öppen tills vi vet mer. Arbetet pågår att bryta ner trafikstrategins målsättningar på stadens delområden. Ett exempel är att det som planeras i Norra Masthugget kommer påverka trafiken i detta område.

Genom att ändra markanvändningen från HUVUDGATA till TORG, för del av Parkgatan/korsningen Allégatorna, på plankartan har däremot ett ställningstagande om att prioritera ned biltrafiken till förmån för andra trafikslag tagits i denna detaljplan.

Buller

Bullerutredningen kompletteras med ett resonemang kring hur Handelshögskolans föreslagna byggnad kan påverka befintliga bostäder på andra sidan Haga Kyrkogata.

7. Lokalnämnden

Har inget att erinra.

8. Park- och Naturnämnden

Park- och naturförvaltningen har varit delaktig i planarbetet. Planen innebär inte att park- och naturnämnden får ytterligare ytor att förvalta. Förslaget innebär att tidigare planlagd park eller naturmark exploateras.

Förvaltningen ser positivt på både de skyddsbestämmelser som föreslås för Haga Kyrkoplan och de delar av Kungsparken som ligger inom planområde eftersom de syftar till att värna och bevara parkmiljöerna.

Grönstruktur och Grönstrategi

Kungsparken

Det öppna schaktet får stora negativa konsekvenser för de uppväxta och värdefulla träd som idag växer i Kungsparken eller på Haga Kyrkoplan och som står antingen inom området för det öppna schaktet eller inom arbetsområdet. I det fortsatta arbetet med planen behöver det utredas vidare hur de tekniska möjligheterna ser ut för bevarande på plats av de träd som påverkas. I första hand ska träd bevaras, i andra hand ska de flyttas och i tredje hand ska miljön återskapas. Det är av mycket stor vikt att de träd som flyttas eller tas ned ersätts så att parkmiljön återskapas så långt det är möjligt.

Den föreslagna Stationsbyggnaden i Kungsparken får mycket stor påverkan på parkmiljön. Kungsparkens historiska och på alla vis mycket värdefulla parkmiljö är mycket känslig och det är av yttersta vikt att stationsbyggnaden utformas på parkens villkor och på ett sådant vis att parkkaraktären och den gröna kopplingen mellan Kungsparken och Haga Kyrkoplan värnas, bevaras och är så stark som möjligt på platsen.

Det är också mycket viktigt att all på platsen nödvändig och önskvärd service ryms inom föreslagna byggnad samt att stationsbyggnaden inte får baksidor som vänder ryggen åt den omgivande parkmiljön. Förvaltningen betonar därför vikten av utformningsbestämmelsen som anger att endast en byggnad får uppföras inom kvartersmarken i Kungsparken och vid Pusterviksplatsen.

Förvaltningen anser att frågan huruvida stationsbyggnaden i Kungsparken ska ligga på kvartersmark eller allmän plats behöver utredas vidare i det fortsatta arbetet.

Haga Kyrkoplan

På Haga Kyrkoplan föreslås att den mark Hagakyrkan står på omvandlas till kvartersmark. Förvaltningen betonar att vikten av föreslagen kvartersmark för Hagakyrkan inte går utanför kyrkobyggnadens fasadliv. Detta för att inte ytorna kring kyrkan ska skilja sig från resten av Haga Kyrkoplan vad gäller utformning och skötsel. Det finns även risk för att bilar kommer parkeras på kvartersmarken kring kyrkan.

Förvaltningen ser positivt på en ny koppling över Vallgraven i förlängningen Haga Kyrkogata eftersom detta ökar tillgängligheten till parken och gynnar de gående i området. I det fortsatta arbetet med bron och placering av brofäste/brofästen i Kungsparken behöver stor hänsyn tas till den värdefulla parkmiljön och för att undvika negativ påverkan på befintliga träd.

I det nordvästra hörnet av Haga Kyrkoplan föreslås en uppgång utan väderskydd om max 40 kvadratmeter. Förvaltningen ställer sig frågande till om en sådan uppgång kräver en så pass stor yta på marken och betonar vikten av att uppgångens avtryck på markytan minimeras och att uppgången utformas på parkens villkor.

Förvaltningen betonar vikten av att hållplatsen och det tillhörande väderskyddet i nordöstra hörnet av Haga Kyrkoplan utformas på parkens villkor och så att påverkan på den befintliga hästkastanj direkt väster om föreslagen hållplats minimeras.

Gator

I korsningen Sprängkullsgatan/Allégatorna finns en nord-sydlig koppling angiven som allmän plats huvudgata. På illustrationsritningen är denna koppling otydlig. Förvaltningen ser positivt på att begränsa biltrafiken i den här korsningen till fördel för gående, cyklisterna och kollektivtrafik och betonar därför vikten av att möjligheten för att skapa en trafikal torgyta i korsningen utreds vidare i det fortsatta arbetet. Parken som är av riksintresse behöver vara ett sammanhängande stråk.

På Haga Kyrkogata står en storvuxen bok i höjd med den del av Handelshögskolan som i planförslaget är tänkt att rivas för att ge plats åt en uppgång från Västlänken samt nya utökade lokaler för skolan. Trädet som står på allmän plats beläggs i planen med markklov, men kvartersmarken som gränsar till trädet saknar nödvändiga begränsningar som säkerställer trädets fortlevnad. Förvaltningen betonar vikten av frågan om hur boken ska kunna bevaras bör utredas vidare i det fortsatta arbetet med planen.

Natur, Nationella artdatabasen, Kultur och Sociotop

Förvaltningen anser att arbetet med frågor som rör naturvärden och trädmiljöer bör fördjupas i det fortsatta arbetet med planen. Bland annat är det viktigt att de olika möjligheterna för bevarande av särskilt värdefulla träd, samt på vilket sätt sådana träd ska hanteras då ett bevarande inte är möjligt, utreds vidare.

Alléerna inom planområdet är biotopskyddade och dispens från Länsstyrelsen krävs för nedtagning av dem.

I Kungsparken och på Haga Kyrkoplan finns idag ett flertal sociotopvärden och i det fortsatta arbetet är det viktigt att arbeta vidare med hur parkmiljöerna ska återställas för att värdena efter genomförande av planen ska återskapas och fler värden tillskapas.

Förvaltningens naturvårdsprogram

För att kunna bevara och utveckla den biologiska mångfalden, stimulera det naturliga växt- och djurlivet, främja variation av arter och miljöer samt att vårda hotade arter och deras livsmiljöer är det i det fortsatta arbetet med planen viktigt att fördjupa arbetet kring dessa frågor.

De träd som måste tas ner i samband med Västlänken ska placeras på angiven plats enligt Park- och naturförvaltningens riktlinjer för död ved.

Trädpolicy

Förvaltningen ser därför positivt på plankartans bestämmelse som anger att jorddjup ska vara minst 2,0 meter där marken får byggas under med planterbart bjälklag eftersom detta ger planens träd nödvändiga förutsättningar för sin utveckling.

Det är viktigt att utreda vidare hur så många träd som möjligt kan stå kvar på plats, om de i andra hand kan flyttas inom platsen eller i tredje flyttas till en annan plats i staden. Det är även viktigt att bevaka att miljön som nyanlagd och långsiktigt kommer att upplevas som en park och att stora träd planteras och ges förutsättningar att utvecklas på ett bra sätt.

Lokalklimat

Det är viktigt att jobba vidare med lokalklimatet i hela planen för att få så attraktiva platser som möjligt. Det handlar både om vind och om värmeeffekter som kan uppstå i den täta och alltför hårdgjorda staden.

Lekplatspolicy

Förvaltningen ser positivt på att befintlig lekplats på Haga Kyrkoplan anges som allmän plats lekplats i planen eftersom lekplatsen saknar stöd i gällande plan.

Dagvatten

Förvaltningen är av uppfattningen att dagvattenmagasin på platser med befintliga gamla träd riskerar att få mycket stora negativa konsekvenser för träden då magasinerna förändrar fuktighetsförhållandena i marken. Det är därför mycket svårt att integrera dagvattenmagasin i Kungsparkens historiska parkmiljö på ett sådant vis att det inte strider mot den föreslagna skyddsbestämmelsen som syftar till att värna parkens trädbestånd, kulturhistoriska kvaliteter och upplevelsemässiga egenart.

Förvaltningen anser att föreslagen dagvattenlösning öster om föreslagen stationsbyggnad i Kungsparken inte är möjlig att genomföra. Biofilterdiken och/eller makadammagasin utmed befintliga parkmiljöer längs Parkgatan, Nya Allén och Haga Kyrkogata riskerar även de att få mycket stora negativa konsekvenser för befintliga träd genom förändring av fuktighetsförhållandena i marken. Förvaltningen anser därför att varken biofilterdiken eller makadammagasin är möjliga att genomföra utmed ovanstående befintliga parkmiljöer. Förvaltningen anser att det fortsatta arbetet med planen istället bör utreda lösningar under hårdgjorda ytor där befintliga träd inte påverkas.

Kommentar:

Grönstruktur och Grönstrategi

Kungsparken

Stationsbyggnaden kommer att kvarstå som kvarteretsmark i detaljplanen för att möjliggöra den föreslagna markanvändningen och tydliggöra ansvarsförhållanden under drifttiden. För fler kommentarer till Kungsparken och byggrätten se sammanfattningen.

Haga Kyrkoplan

Detaljplanen har justerats så att gränsen för kyrkan ligger i fasadliv. Undantaget gäller endast en yta på den östra sidan som måste vara tillgänglig för kistbil och handikapp-parkering. Vid underhåll av kyrkans fasad ska avtal upprättas mellan kyrkan och Park- och naturförvaltningen.

För kommentarer gällande den föreslagna bron se kommentar till yttrande nr 4.

Uppgången på Haga Kyrkoplan utgår ur planförslaget.

Detaljplanen ställer krav på att alla nya byggnader, tekniska anläggningar, hållplatser och torgytor ska ta särskild hänsyn till den omgivande kultur- och parkmiljön. Planhandlingarna har även kompletterats med ett gestaltungsprogram och gestaltungsprinciper har förtydligats i planbeskrivningen.

Gator

Korsningen Sprängkullsgatan/Allégatorna justeras på plankartan från HUVUDGATA till TORG.

Boken längs Haga Kyrkogata kompletteras med ett skydd i detaljplanen, n₂ som innebär att träd inte får fällas och ska skyddas vid markarbeten.

Natur, Nationella artdatabasen, Kultur och Sociotop

En beskrivning av de dispensansökningar som krävs finns i planbeskrivningen under dispenser och tillstånd.

För fler kommentarer gällande natur-, parkmiljö och träd se sammanfattningen.

Förvaltningens naturvårdsprogram

För kommentarer gällande natur-, parkmiljö och träd se sammanfattningen.

Trädpolicy

Planbestämmelsen om kravet på minsta jorddjup kommer att utgå då den inte längre behövs. Jorddjupen regleras genom förhållandet mellan den högsta angivna nivån för järnvägstunnel, höjd angiven i halvcirkel, och föreskriven markhöjd ovan nollplanet. Förhållandet är som minst 2 meter.

För fler kommentarer gällande träd se sammanfattningen.

Lokalklimat

En kompletterande utredning tas inte fram för mikroklimatet/lokalklimatet. Frågan får studeras närmare i kommande projekteringsskede och vid detaljutformning av platsen. Träden som tas ned under genomförandet ska i stor utsträckning återplanteras.

Dagvatten

En ny dagvattenutredning tas fram till planhandlingarna.

I övrigt noteras synpunkterna.

9. Stadsdelsnämnden Centrum

Stadsdelsnämnden tillstyrker förslag till detaljplan för Västlänken, station Haga. Följande synpunkter bör tas i beaktning.

Jämställdhets- och mångfaldsperspektiv

Trots det ambitiösa underlagsmaterialet till detaljplan saknas både beskrivningar och konsekvensbedömningar ur mångfalds- och jämställdhetsperspektiv.

Då kollektivtrafik inom Göteborgs stad fortfarande kommer ske med spårvagn, buss eller båt är kollektivtrafikanknytning till Hisingen viktig vid station Haga.

Kungsparken

För de boende i dessa delar av staden fyller Kungsparken en viktig funktion för aktivitet och vila. Det är av stor vikt att påverkan blir så liten som möjligt på befintliga träd och karaktären med mäktiga träd återställs. Ett helhetsgrepp krävs för att utveckla parken i dess fulla utsträckning, från Pustervik till Trädgårdsföreningen.

Bytespunkten i Alléstråket

Korsningen Sprängkullsgatan och Alléstråket kommer enligt förslaget även i framtiden att vara högtrafikerad med många olika trafikslag, i en komplex gatuväv. I materialets schematiska skiss över föreslagen trafiksituation saknas illustration av hur detta ter sig inom bytespunkten. En illustration av de rörelsemönster som planeras även i själva bytespunkten skulle underlätta förståelsen av planen.

Genom planområdets mitt skär två av stadens flitigast trafikerade cykelstråk som också ingår i stomcykelnätet. Den stora mängden korsande cykeltrafik rakt genom torgytan tillsammans med bilar och gående kan skapa problem i den föreslagna shared space-lösningen.

Cykelparkeringar under mark måste ha naturlig anknytning till cykelvägnätet. En av orsakerna till otrygghet för både cyklister och gående ligger i alla otydliga cykelkopplingar som finns runt om i staden.

Torgen runt de bägge stationsbyggnaderna bör innehålla planbestämmelse som anger att mindre byggnad för allmänt ändamål, till exempel toalett, får uppföras. Erfarenheter från Avenyområdet och Kanaltorget med Västra Nordstaden visar att platser intill livliga stråk nedsmutsas kraftigt när tillgängliga toaletter saknas.

Haga Kyrkogata

Positivt med föreslagen utformning på Haga Kyrkogata som gör den attraktivare för gående då tätare busstrafik på Sprängkullsgatan gör den gatan stökigare.

Det stärkta stråket kan med fördel förlängas över Vallgraven så som illustreras i planen. Stråket kommer att bidra till en mer promenadvänlig stadskärna.

Haga Kyrkoplän

Haga Kyrkoplän behandlas varsamt i förslaget och kommer att kunna fortsätta fungera som en vilsam lunga i denna del av staden. Därför är det viktigt att inga tekniska anläggningar av något slag placeras i parken.

Transportvägarna till och från de byggnader som finns i parken måste anges med syfte att undvika konflikter med lekande barn i olika åldrar, parkering i parken bör undvikas helt.

Vasagatan

Det är bra att Vasagatans mittstråk inte påverkas av tekniska anläggningar kopplade till Västlänken.

Om möjligt bör den del av planen som berör detaljplanens södra del sändas på förnyat samråd när det finns ett förslag till ny byggrätt, eftersom nya byggnaden kommer att påverka omgivande bostäder och offentliga rum.

Tillgänglighet för funktionshindrade

Detaljplanen bör granskas ur ett strikt tillgänglighetsperspektiv. Stadsdelsförvaltningen har inte möjlighet att bedöma hur detaljplanen, på den nivå som är nödvändigt, möjliggör eller omöjliggör för funktionsnedsatta med olika behov att självständigt använda platsen.

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

Det är bra att detaljplanen utarbetats med de sociala värdena i Kungsparken och på Hagaplan i fokus. Inlevelsen i hur olika tekniska anläggningar påverkar trygghet och upplevelse av platserna har påverkat planens utformning i positiv riktning. Ett exempel är placeringen av ventilationsanläggningar på Smyrnatorget som både skonar Haga Krkopian och stärker stråket i Haga Kyrkogata.

En problematisk fråga vid bedömningen av planens offentliga rum är variationen mellan mycket folk och nästan obefolkat. Vid högtrafik kommer stora ytor att behövas för alla pendlare och nattetid måste området fungera som en trygg offentlig miljö för enstaka passerande. Samma plats ska klara helt olika förutsättningar.

Det är bra att byggrätten samlats inom begränsad yta så att torget inte riskerar att splittas upp med ett antal olika små byggnader och tekniska anläggningar.

Det är önskvärt att ett samlat gestaltungsprogram upprättas för samtliga aktörer på platsen innan färdigställandet. Göteborgs Stads stadsmiljöpolicy bör vara en utgångspunkt för det.

Genomförande

Genomförandetiden för åtgärder enligt denna detaljplan tar lång tid och påverkar livsmiljön för dem som bor i city under hela denna tid. Det är nödvändigt att inför och under denna tid föra en dialog med kringboende och även låta samtalet påverka åtgärder över tid. Stadsdelsförvaltningen bör medverka vid framtagandet av tillfälliga åtgärder.

Kommentar:

Jämställdhets- och mångfaldsperspektiv

Planbeskrivningen ses över och kompletteras i beskrivningarna av mångfaldhets- och jämställdhetsperspektiv.

En kollektivtrafikanknytning till Hisingen studeras av Staden utanför ramen för denna detaljplan.

Kungsparken

För kommentarer se sammanfattningen.

Bytespunkten i Alléstråket

Den slutliga utformningen av korsningen Sprängkullsgatan och Alléstråket kommer att ske först i detaljprojekteringen, men illustrationskartan uppdateras med hur trafiken i nuläget avses utformas. I Trafik PM finns mer utförlig beskrivning av aktuellt trafiklösningförslag.

Inga bilar föreslås i torgytan och cykelbanor ska vara tydligt markerade. Shared-space lösningen har studerats översiktligt i planarbetet.

Cykelgaraget kommer att vara direkt i anslutning till huvudcykelled.

Alla nödvändiga funktioner, så som toaletter, ska inrymmas i byggrätten för stationsbyggnaden för att minska påverkan på park- och kulturmiljön. För fler kommentarer se även sammanfattningen.

Vasagatan

Detaljplanen kommer inte att sändas ut på ett förnyat samråd. Detaljplanen kompletteras med bestämmelser som reglerar byggrätten mer restriktivt för den nya byggnaden, vilket inte bedöms påverka innehållet i detaljplanen i en sådan omfattning att ett förnyat samråd krävs. Det finns möjlighet att lämna synpunkter på de kompletterande bestämmelserna i granskningskedet av detaljplanen.

Tillgänglighet för funktionshindrade

Trafikkontoret arbetar parallellt med en tillgänglighetsanalys i samband med utformningen av förslaget.

Sociala konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

Planbeskrivningen har uppdaterats gällande de sociala konsekvenserna och förtydligats/kompletterats i beskrivningen av barnkonsekvenserna.

Ett gestaltningsprogram har upprättats till planen och frågorna har förtydligats i planbeskrivningen.

I övrigt noteras synpunkterna.

10. Stadsdelsnämnden Majorna-Linné

Nämnden tillstyrker detaljplanen med beaktande av förvaltningens synpunkter. Förvaltningen är till största delen positiv till detaljplanen men önskar att följande synpunkter beaktas i det fortsatta arbetet.

Sammanhållen stad

Området präglas, framförallt i norr, av barriärer som gör det svårt att orientera sig och känna sig trygg i trafiken, inte minst för barn och personer med kognitiva svårigheter. Förslaget rymmer även fortsättningsvis en komplicerad trafikstruktur i det norra planområdet, men i förändrad form där biltrafiken nedprioriteras.

Angående den nya torgytan i korsningen Sprängkullsgatan och Alléstråket ser förvaltningen att den höga mängden cykeltrafik i alléstråkets mitt i samspel med svängande cyklister och gående kan skapa problem. En lösning kan vara att flytta ut cykelbanan från mitten av Alléstråket, och istället göra den enkelriktad på var sin sida om vägbanan. Förslaget innehåller även nya och förbättrade stråk som kommer att stärka områdets kopplingar mot resten av staden, främst för gående men även cyklister.

Avsaknaden av bostäder och service i den norra delen innebär att graden av liv på kvällar och nätter är låg. Därför viktigt att stationsbyggnadernas entréer vänder sig mot stråken, och att baksidor undviks. Detta område är dessutom väderutsatt, vilket riskerar att förstärkas om de stora träden försvinner. I det fortsatta arbetet bör dessa frågor utredas ytterligare.

I den sociala konsekvensbeskrivningen för station Haga saknas en diskussion kring förslagets påverkan på segregationen i Göteborg samt en diskussion kring områdets koppling mot Hisingen, där Lindholmen är en viktig målpunkt för många resande. Dessa frågor bör behandlas i det fortsatta arbetet.

Samspel

Enligt förslaget kommer flera stora träd försvinna och ersättas av mindre i parkens nordvästra hörn, vilket påverkar dess vistelsekvalitet som vindskyddad grön oas.

Det är positivt att återvinningsstationen flyttar söder om transformatorstationen, vilket gör entrén till parken från Bellmansgatan mer attraktiv.

Då stationsområdet i parken kommer att ta grönytor i anspråk och flera stora träd försvinner är det av stor vikt att påverkan blir så liten som möjlig och att karaktären återställs. Satsningar bör göras för att öka vistelsekvaliteten i parken och aktivera ytor för att förbättra tryggheten. En sådan åtgärd skulle kunna vara en hastighetssänkning i Alléstråket.

I norra planområdet är det viktigt att stationsbyggnaderna och området runt omkring möjliggör för vistelse i väntan på kollektivtrafik med sitt- och väntplatser, även under kvällstid. Service i form av kafé eller kiosk genererar fler människor, vilket ökar tryggheten. Stationen i söder ligger välintegrerad med resten av staden, och service finns i direkt anslutning. Det är dock viktigt att vistelse för väntade görs attraktivt även här.

Det är positivt för Haga Kyrkogata att de snedställda parkeringarna tas bort och att gångstråken förbättras. Fasaderna ligger i västerläge, vilket ger möjlighet till eftermiddagssol med utsikt över parken. Det är positivt att området framför Smyrnakyrkan föreslås bli torg och rustas upp. Gestaltning av de planerade brandgasschakten på torgytan bör göras med omsorg och stråken över torgytan bör inte störas.

Vardagsliv

För näringsidkare vid framtida station Haga borde Västlänken vara positiv då de får större kundunderlag, men risk finns att det leder till för höga hyror för mindre näringsidkare. En förändring av kundunderlaget påverkar även vilken typ av verksamheter som dras till området. En ökning av verksamheter kan också innebära mer störningar för boende i form av buller från varutransporter och ett tilltagande folkliv nattetid.

Beskrivningen av den föreslagna uppgången från cykelgarage är relativt översiktlig, och därför svår att analysera. Ur trygghetssynpunkt vore det bra om cykelgaraget bemannades, gärna med möjlighet till uthyrning och cykelservice. Det bör även vara lätt att ta sig mellan stationerna till cykelgaraget, gärna med en direkt koppling så att man inte ska behöva ta sig upp på marknivå, promenera och ner igen.

Identitet

Stationsbyggnaderna innebär nya inslag i en annars äldre stadsmiljö, vilket kommer att ge området en förändrad karaktär. Borttagandet av flera stora träd som ersätts av mindre riskerar att påverka områdets identitet negativt. Identiteten kan också påverkas om verksamhetens innehåll och vilka som bor i området förändras.

Barnperspektiv

Den komplexa trafikstrukturen i norra delen, med många olika trafikslag i flera konfliktpunkter är problematisk för barn ur både säkerhets- och hälsosynpunkt samt förstärker barriäreffekten. Barnperspektivet bör särskilt beaktas i planerandet av trafikstrukturen och det gemensamma utrymmet för cyklister och fotgängare. Hastighetsbegränsande åtgärder för cyklister i samband med möte med gående, kan vara en insats för att trygga barns möjligheter att röra sig på egen hand.

Då uppgångarna är föreslagna utanför Haga Kyrkogatan blir påverkan på dess lekplats sannolikt inte så stor. Det är däremot troligt att besöksstrycket på lekplatsen ökar vilket gör det lämpligt att redan nu se över hur den kan stärkas och utvecklas.

I Kungsparken vore det lämpligt att ge barn utökad möjlighet till lek, vilket även skulle aktivera parkområdet.

Om boendemiljön förändras och får en mer offentlig karaktär, exempelvis med störningar från uteliv kvälls- och nattetid, finns en risk att detta påverkar barnens möjlighet och vilja att röra sig i sitt bostadsområde.

Jämställdhetsperspektiv

Förslaget saknar konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv. Otrygghet är den faktor som mest begränsar kvinnors möjlighet att röra sig i stadsmiljön. Det är därför viktigt att lägga fokus på hur framförallt det norra planområdet kan göras tryggare i förslaget.

Kommentar:

Sammanhållen stad

Trafikförslaget är ändrat efter samråd. Ett bilkörfält tas i anspråk i Nya Allén samt en del av grönytan i Norra Allégatan till förmån för enkelriktade cykelbanor på södra sidan om bilkörfälten. Torgytan i korsningen stängs av för bilar och cykelfartsgata anläggs på Rosenlundsbron. Korsningspunkter mellan cykelstråken studeras vidare och även ett möjligt snabbt pendelcykelstråk längs körfältet i Nya Allén diskuteras.

För kommentarer gällande trygghet kring stationsbyggnaden, se sammanfattningen. En kompletterande utredning tas inte fram för mikroklimatet/lokalklimatet. För beskrivning av hanteringen av träden, se Tematiska svar under rubriken Träd och grönområden.

Planbeskrivningens konsekvensdel kompletteras i frågan om segregation.

En kollektivtrafikanknytning till Hisingen studeras av Staden på en övergripande nivå, men inte inom ramen för denna detaljplan.

Samspel

För kommentar till träd och klimat, se tidigare kommentar till yttrandet.

För kommentarer gällande parkmiljön och stationsbyggnaden se sammanfattningen.

För kommentarer gällande utformning och konst se kommentar till yttrande nummer 5.

Vardagsliv

Byggrätten för cykelgaraget medger servicefunktioner. Även Stadsbyggnadskontoret bedömer det som önskvärt med servicefunktioner i anslutning till garaget för att öka tryggheten på stationsområdet. En direkt koppling mellan cykelgaraget och stationen finns för att underlätta resandet hela vägen. Mellan cykelgaraget och stationens plattformar finns en direkt koppling, men även koppling via mellanplanet till de övriga två stationsuppgångarna i norr.

Identitet

För kommentarer gällande parkmiljön se sammanfattningen.

Barnperspektiv

Frågan om trafikutformningen studeras inte på den detaljeringsnivån i planarbetet. Barnperspektivet i trafikstrukturen studeras ytterligare i kommande projektering av området.

Åtgärderna i Kungsparken är mycket begränsade i utformning på grund av det höga kulturvärdet. Vid Pustervik skulle det vara möjligt med kompletterande aktivitetsytor.

Jämställdhetsperspektiv

Planbeskrivningen kompletteras med beskrivningar av tryggheten i området.

I övrigt noteras synpunkterna.

11. Trafiknämnden

Trafiknämnden röstade igenom trafikkontorets yttrande av en majoritet. M, KD och FP har skickat med en särskild skrivelse. Även Vägvalet har skickat med en särskild skrivelse, vilket är samma som bifogades till Fastighetsnämndens yttrande (yttrande nummer 1). För sammanfattning och kommentarer till Vägvalets särskilda skrivelse se yttrande nummer 1.

Nämndens yttrande

Det viktigaste i arbetet med denna detaljplan för trafikkontoret är att säkerställa att den allmänna platsmarken blir tillräckligt stor för olika trafiklösningar över tid och att det finns en flexibilitet i den. Mycket av det strategiska arbetet i staden pågår, där bland annat Trafikstrategin, Cykelplan för en nära storstad 2015-2025, Målbild för kollektivtrafikens stomnät och Trafiknätsplan ingår. Det kan påverka på sikt hur den allmänna platsmarken disponeras och används.

Detaljplanen är flexibel och medger olika lösningar för trafiken. Det är viktigt att säkerställa att allmän platsmark räcker till för den nya funktionen bytespunkt och att tillräckligt stora ytor finns för angöring till stationen.

En vidare analys som hanterar ett större omland än planområdet bör genomföras för att se hur trafiken förväntas omlagras och var påverkan kommer att ske i första hand i det fall trafikstrukturen förändras. Utformningen av korsningen Parkgatan/Viktoriagatan behöver studeras vidare då platsen är mycket komplex och utrymmet är begränsat.

Gångtrafik

Trafikkontoret anser att övergångsstället som visas i illustrationsritningen på Nya Allén mellan Rosenlundsbron och Viktoriagatan inte är lämpligt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Cykeltrafik

Styr & Ställ- cyklar bör möjliggöras vid varje stationsentré. En större Styr & Ställ- station bör möjliggöras vid uppgången i Allén/Kungsparken.

Större och tyngre cyklar blir allt vanligare (lastcyklar) och hur dessa kan parkeras vid stationen behöver studeras vidare. Hiss ner till cykelgarage kan vara en lösning.

Cykelpassagen över Parkgatan från Sprängkullsgatan, cykeltrafik norrut, behöver studeras vidare. Av trafiksäkerhetsskäl ska en cykelpassage inte vara en kombination av både reglerad och oreglerad övergång. Möjligen kan passagen flyttas västerut.

Utformningen av Haga Kyrkogata bör studeras vidare. Behovet av en separat cykelbana kan diskuteras. Genom att blanda bil- och cykeltrafik på gatan kan större utrymme ges till gående alternativt till långsgående bilparkering.

Kollektivtrafik

Det finns i planen ett väl tilltaget större område för kollektivtrafikhållplats och en mindre remsa av parken blir trafikområde vilket säkerställer att spårvägen kan få en acceptabel linjeföring.

Arbete pågår av målbild 2035 för stomkollektivtrafik. En åtgärdsvalsstudie ska också påbörjas med fokus på nya spårlänkar i centrala Göteborg. Dessa arbeten kan leda fram till ett beslut om att bygga spårväg i Allétråket. Spårdragningen enligt trafikförslaget i detaljplanen fungerar bra om spåret ska förlängas i Parkgatan österut.

Säkerhetsavståndet mellan spårvagnstrafiken och cykeluppgången behöver kontrolleras att det är tillräckligt.

Staden och VGR har ännu inte kommit tillräckligt långt i planeringen för framtidens kollektivtrafik för att inom planarbetet kunna ta fram ett underlag om behoven i Haga för nedgrävd spårväg.

Biltrafik

Biltrafikens frihetsgrader i korsningen Sprängkullsgatan/Parkgatan/Nya Allén begränsas enligt illustrationsritningen vilket ger upphov till U-svängar i andra korsningar utanför planen. Denna typ av lösningar ska generellt sett undvikas. Det är viktigt att körmönster, orienterbarhet och kapacitetsbehov tas i beaktande.

Bilparkering

Parkeringsfrågan behöver utredas vidare med trafikkontoret.

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

Trafikbuller

I arbetet med detaljplanen Västlänken station Haga har en bullerutredning gjorts. Referens saknas till kommunfullmäktiges delmål god byggd miljö i bullerutredningen. Det är mål för ljudnivåer till år 2020 för bostäder, förskolor och skolor samt parker och rekreationsområden.

Bullerutredningen behöver kompletteras med hur framtida kollektivtrafikering kommer påverka befintliga bostäder utanför planområdet. Detta gäller främst längs Parkgatan.

I planillustrationen föreslås en förändring av korsningen Sprängkullsgatan/ Parkgatan/Nya Allén gentemot dagens trafiklösning. Vidare utredning inklusive analys av om/hur befintliga boende påverkas av den förändrade korsningen ur bullersynpunkt behöver genomföras.

Förslag på bullerskyddsåtgärder för parkmiljön inom planen saknas. Det bör ges förslag på åtgärder för att den upplevda miljön i parken och stationsområdet ska förbättras. Det bör visas hur man kan arbeta för en bättre ljudmiljö inom området genom installationer, växtlighet eller dylikt.

I stort sett hela Parkgatan ligger på lera. Vibrationer kan kännas av långt från vägen där fordonen framförs. Med en fördubbling av kollektivtrafiken per timme i framtiden på Parkgatan bör vidare utredningar genomföras.

Särskild skrivelse från M, KD och FP

I tjänsteutlåtandet från trafikkontoret går det att tyda att en eventuellt nedgrävd spårväg i Alléstråket blir svår. Då byggnadsytan har blivit mindre och stationsbyggnaden höjd har minskat blir en spårvägstunnel genom stationen i ett grunt läge omöjlig. Det kan tekniskt vara möjligt att anlägga en spårvägstunnel under stationen på ett betydligt större djup, men detta bedöms inte som ekonomiskt genomförbart. Moderaterna i Göteborg har länge drivit frågan om en nedsänkt spårvägsdragning i Allén. Därför anser vi att "åtgärdsvalstudien med fokus på nya spårvägsdragningar" bör se över situationen i området. Antingen att man hittar en alternativ spårdragning som inte påverkas av station Haga eller en dragning som korsar station Haga i dess ytläge. Vi ser även bekymmersamt på att parkeringarna på Haga Krkogata försvinner, vilket tjänsteutlåtandet uppmärksammat.

Kommentar:

Nämndens yttrande

Gångtrafik

Illustrationskartan har ritats om. Utformningen av trafiken kommer att fortsätta efter arbetet med detaljplanen och detaljstuderas i efterföljande projekteringskedje. Den nya

trafikstrategins mål för färdmedelsfördelningen motsvarar en minskning av antalet bilresor med 25 % jämfört med 2011. Nu planerar man för en tydligt vikande utveckling för biltrafiken och en kraftigt ökande utveckling för övriga trafikslag. Då det fortfarande inte finns någon trafiknätsanalys framme som kan definiera de olika gatornas framtida funktion behöver denna detaljplan hålla olika möjligheter för biltrafiken öppen tills trafikutformningen klarläggs. Arbete pågår att bryta ner trafikstrategins målsättningar på stadens delområden. Ett exempel är att det som planeras i Norra Masthugget kommer påverka trafiken i detta område.

Cykeltrafik

Cykelparkeringsfrågan har studerats vidare. Styr & Ställ ingår som en viss andel av den totala cykelparkeringen som studerats.

Hiss kommer finnas i uppgången i Kungsparken. Cykelpassagen över Parkgatan har studerats vidare sedan samrådet, se även tidigare kommentar till yttrandet gällande detaljutformningen.

Cykelbanan längs Haga Kyrkogata har tagits bort och det planeras för blandtrafik bil/cykel på gatan. En lokal trafikförordning ger cyklister rätt att köra mot enkelriktningen.

Biltrafik

Se tidigare kommentar till yttrandet gällande detaljutformningen.

Bilparkering

Parkeringsfrågan i området har studerats vidare efter samrådet och en beskrivning har kompletterats i planbeskrivningen.

För en beskrivning över trafiken under byggtiden, se sammanfattningen.

Trafikbuller

Trafikbullerutredningen kompletteras med en kort beskrivning av delmålet ”god byggd miljö”.

Detaljplanen reglerar i stort sett samma trafikytor som dagens befintliga. Hur dessa trafikytor ska utformas är inte studerade i detalj, se tidigare kommentar till yttrandet. Ingen kompletterande studie över kollektivtrafikens eventuellt framtida påverkan tas därför fram i arbetet med detaljplanen och dess bullerutredning.

Det är svårt att peka ut exakt var de nya vägvalen görs när en relation i en korsning inte längre finns. I framtaget trafikförslag finns det några alternativa sätt att köra men en väsentlig förändring på dessa gator är inte sannolik. Speciellt inte då trafikstrategins mål för färdmedelsfördelningen motsvarar en minskning av antalet bilresor med 25 % år 2035 jämfört med 2011.

Möjligheten till bullerskydd för parkmiljöerna studeras vidare men åtgärder inryms inom detaljplanen i den mån de är anpassade till de höga park- och kulturvärdena.

Gällande vibrationspåverkan så föreslås antalet spårvagnar i nuläget minska från 33 till 30 stycken år 2020 men antalet bussar öka från 16 till 26 st. Många osäkerheter finns kring hur den framtida kollektivtrafiken ser ut och frågan tas med till den framtida detaljprojekteringen av kollektivtrafiken. Ingen kompletterande studie över kollektivtrafikens eventuellt framtida påverkan tas därför fram i arbetet med detaljplanen.

I övrigt noteras synpunkterna.

Särskild skrivelse från M, KD och FP

I den remiss som kom ut i mars 2016 för "Målbild för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2035" så står det att i det korta perspektivet (10 år) är en lösning med buss och spårväg i markplan i Alléstråket som är nödvändig. Den ger tillräckligt förbättrad framkomlighet och tillräckligt stor avlastning för Brunnsparken inom målbildens planeringshorisont. Det står också att om kollektivtrafikens krav på framkomlighet inte går att kombinera med övriga trafikslags anspråk på yta i markplan kan de tidigare studerade åtgärderna bli aktuella. Detta behöver studeras vidare.

Den utformning som nu är aktuell för station Haga medger inte nedsänkning av spårvägen i grunt läge i passagen just där stationen ligger, det går inte att få till några logiska kommunikationer mellan spår- och järnvägstrafik. Denna möjlighet upphörde när Trafikverket påbörjade sitt optimeringsarbete av stationsanläggningen. Staden har inte nu och hade inte heller då några planer eller inriktningsbeslut på att spårvägen kan komma att sänkas ned i Allén. Därför har detta inte kunnat beaktas i planarbetet.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

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

12. Business Region Göteborg

BRG vill stödja näringslivsutvecklingen i regionen och stimulera etableringen av Science Parks centralt i regionen. Västlänken kommer att betyda mycket för den utvecklingen, men om kapaciteten skall utnyttjas optimalt krävs en anpassning av det lokala spårvägsnätet till och mellan de olika stationerna.

Västlänken behöver kompletteras med höghastighetsbana som ger möjlighet att dagpendla mellan storstadsområdena Oslo, Göteborg, Stockholm, Malmö och Köpenhamn.

Hagastationen har bra tillgänglighet för gående och cyklister. Bilresenärer har däremot liten möjlighet att byta till Västlänken. Tillgängligheten för spårvägsresenärer behöver förbättras. En möjlighet är att spårvägen förlängs från en ny hållplats vid Haga Kyrkogata via Parkgatan och Smålandsgatan till hållplatsen vid Skånegatan. Därmed finns bra koppling till både Korsvägen och Centralstationen.

De stora ingrepp som krävs för Hagastationen är under byggtiden till stor nackdel för näringsliv, Universitet och Högskola. Det är därför särskilt viktigt att tidplanerna för projektet hålls och att reservplan utformas för att möta eventuella avbrott i byggandet.

Kommentar:

Staden ser positivt på möjligheten för en framtida höghastighetsbana. Planeringen av denna ligger dock utanför ramen för denna detaljplan.

Tillgängligheten för spårvägsresenärer studeras i arbetet med "Målbild 2035 för stadstrafikens stommät i Göteborg, Mölndal och Partille".

För kommentarer gällande byggtiden se de tematiska svaren under rubriken Påverkan under byggtid.

I övrigt noteras synpunkterna.

13. Försvarsmakten Högkvarteret

Försvarsmakten har inget att erinra.

14. Göteborgsregionens kommunalförbund

Poängterar betydelsen av att Västlänken byggs eftersom projektet har stor betydelse för Göteborgsregionens och hela Västsveriges utveckling.

Det är uppenbart att området kring en station Haga kommer få en förändrad funktion för regionens utveckling och GR anser att det är av vikt att station Haga dimensioneras för en fyrsparstation.

Förutom ökad tillgänglighet till universitetet och dess institutioner kommer området bli mer attraktivt även för nya verksamheter. Boende i centrala lägen i stationssamhällena kan kopplas direkt till arbetsplatserna i Hagastationens närhet.

Vid stationerna skapas nya bytespunkter vilket gör att det blir gång- och cykelavstånd till pendeltåg från stora delar av centrala Göteborg. Kompletterande insatser i det lokala systemet, t ex cykelparkering och Styr och Ställ, är viktiga för både den regionala och lokala rörligheten.

Kommentar:

En utredning om kapaciteten i Västlänken och framtida behov pågår och beslut behöver tas senast 2016-2017. Därför förbereder Trafikverket planeringen för fyra spår på stationerna i Haga och Korsvägen. Station Centralen byggs direkt med fyra spår.

Cykelparkeringar föreslås framförallt i parkeringsgarage i den norra delen men även i den södra. För kommentarer gällande styr och ställ se kommentarer till yttrande nr 11.

15. Lantmäterimyndigheten

Koordinatuppgifter saknas på plankartan.

T₂, inom kvartersmark bör ersättas med T₁. Om tanken med T₂ är att begränsa järnvägsanläggningen i höjd bör det i stället anges en bestämmelse med höjdangivelse.

P₁, cykelparkering under kvartersmark bör formuleras med enbart P₁, cykelparkering eftersom det är inom kvartersmark. Formuleringen nu innebär att kvartersmark får anläggas under kvartersmark.

T₃, järnvägsändamål får anläggas under vattenområde ska vara inom parentes eftersom T₃ är kvartersmark och en annan användning än vattenområde.

Detaljplanen förutsätts överensstämja med pågående järnvägsplan för samma område.

I formuleringen x, marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik bör ordet allmännyttig ersättas med bara allmän.

I Hagaparkens nordöstra hörn ligger område för hållplats med väderskydd inom parkområdet vilken också skulle kunna ingå i huvudgatan.

Hur ska angöringsväg säkerställas till den nordvästra uppgången? Användningen Torg anger gångtrafik, handel och publik verksamhet vilket ger sken av att biltrafik inte är tillåten. Bestämmelserna runt om däremot, som ej parkering och infart, indikerar att biltrafik kan vara tillåten. Det blir motsägelsefullt och otydligt hur trafik, både för resenärer och eventuella varutransporter ska ta sig fram.

Genomförandefrågorna är till viss del otydliga och säger inte så mycket om hur planen ska genomföras, vilket med tanke på omständigheterna i detta fall, kan anses vara acceptabelt från Lantmäterimyndighetens sida.

Kommentar:

På plankartan och grundkartan anges koordinatsystemet SWEREF 99 12 00/RH 2000. Plankartan kompletteras med mätkryss till granskningen.

T₂ bestämmelsen utgår från plankartan.

P₁ bestämmelsen redigeras enligt önskemål.

T₂ bestämmelsen utgår och ersätts med (T₂) – Järnvägsändamål får anläggas under vattenområde upp till den nivå som anges inom halvcirkel.

x-bestämmelsen justeras enligt synpunkt.

Hållplatsen regleras inom PARK eftersom det inte är önskvärt att utöka området för huvudgata på bekostnad av parken, vars utbredning ska vara så lik den historiska som möjligt. Utformningen av hållplatsen ska ske på parkens villkor för att påverkan parkmiljön så lite som möjligt.

Bestämmelsen för TORG redigeras så att angöringstrafik tillåts, eventuell begränsning sker med skyltning vid ett genomförande.

I övrigt noteras synpunkterna.

16. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen betraktar planen som angelägen för att förverkliga utbyggnaden av Västlänken och att projektet med dess uppgångar kan planeras och utformas på ett sätt som är tillfredsställande ur både ett resenärs- och stadsutvecklingsperspektiv. Det är positivt att stor vikt har lagts vid att främja både gång- och cykeltrafik.

Det kulturmiljöunderlag som Göteborgs Stad har tagit fram är av hög kvalitet. Från såväl naturvårds- som kulturmiljövårdssynpunkt anser Länsstyrelsen att nuvarande utformning av detaljplanen medför ett för stort ingrepp framförallt i Kungsparken, men även omfattande ingrepp i Nya Allén och till viss del även Haga Kyrkoplan. Länsstyrelsen befarar därför att förslaget kommer innebära påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård. Nuvarande förslag för station Haga behöver därför på ett tydligare sätt utgå från platsens kulturmiljövärden. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att Göteborgs Stad, Länsstyrelsen och Trafikverket i den fortsatta planprocessen samråder kring hur negativ påverkan kan minskas på de kulturhistoriska värdena.

Vidare är det oklart hur stor skada det blir på arkeologiska lämningar vid anläggandet av det som inte omfattas av schaktet för järnvägstunneln. Länsstyrelsen anser att befintlig kunskap kring befästningslämningar ska fördjupas i det fortsatta arbetet med planen. Länsstyrelsen ställer även krav på att arkeologisk förundersökning ska utföras. Kommunen bör snarast samråda med Länsstyrelsen kring ovanstående.

En detaljerad redovisning av vilka träd man avser att flytta behöver genomföras innan Länsstyrelsen kan bedöma de totala effekterna av ingrepp i trädmiljöerna. Det måste också säkerställas att 2 meters jorddjup är tillräckligt för att möjliggöra en återplantering.

Slutligen behöver markens föroreningsinnehåll klargöras genom ytterligare provtagningar och en riskbedömning utföras innan planen antas. Det behöver också framgå på vilket sätt Västlänken kan översvämningssäkras.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör riksintresse för kulturmiljö, översvämning och förorenad mark måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen och prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse kulturmiljö

Länsstyrelsen noterar att Göteborgs Stads bedömning av konsekvenserna till följd av ingrepp och förlust av fornlämningar, liksom förlust av parkmark och det faktum att kulturhistoriska samband försvinner skiljer sig från Trafikverkets bedömning i MKB för järnvägsplanen. Placering av schakt och uppgångar i detaljplanen skiljer sig också från föreslagna placeringar inom ramen för järnvägsplanen. Länsstyrelsen konstaterar att Göteborgs Stad och Trafikverket behöver komma fram till gemensamma lösningar. Länsstyrelsen vill också klargöra att det inte finns några juridiska hinder för att lägga delar av järnvägsanläggningen utanför tillåtlighetskorridoren om det medför mindre konsekvenser.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen vill framhålla att de kulturmiljöunderlag som Göteborgs Stad har tagit fram inför planarbetet är mycket ambitiösa och håller hög kvalitet. Likaså är konsekvensernas omfattning i relation till förväntad effekt och miljövårdets betydelse väl redovisade och värderade i MKB och planbeskrivningen.

Med hänvisning till de stora negativa konsekvenser för kulturmiljön som redogörs för i samrådsunderlag och MKB befarar Länsstyrelsen att förslaget kommer innebära påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård. De planerade stationsbyggnaderna, utökade hårdgjorda ytor samt uppgångar och cykelgarage norr om Hagakyrkan bedöms medföra allt för stora konsekvenser, utöver de ingrepp som kan kopplas till järnvägsschaktet. Främst förväntas negativ påverkan på kulturvärden uppkomma genom att kulturhistoriska samband försvinner, att irreversibla ingrepp i park- och alléstråk liksom i fornlämningar/befästningslämningar uppkommer samt påverkan på stadsbilden.

Utöver de delar av planen som berörs av schakt för järnvägstunnel kommer bland annat stationsbyggnader, ytomläggningar, gång- och cykelväg med mera att innebära ingrepp i fornlämning, vilket kräver Länsstyrelsens tillstånd. På vilket sätt dessa ingrepp har anpassats till de befästningslämningar som här förväntas finnas framgår inte av planhandlingarna. Länsstyrelsen betonar starkt betydelsen av att största möjliga hänsyn tas till att begränsa skadan på fornlämningar i fortsatt planering av station Haga. För att nå klarhet över graden av skada i förhållande till fornlämningens innehåll och komplexitet ställer Länsstyrelsen krav på arkeologisk förundersökning. Kommunen ska därför snarast samråda med Länsstyrelsen kring genomförandet av arkeologiska förundersökningar. I det fortsatta planarbetet ska resultatet från dessa inarbetas i planförslaget och nödvändig hänsyn tas till fornlämningens betydelse.

Länsstyrelsen ifrågasätter behovet av fem föreslagna uppgångar på station Haga i förhållande till Station Centralen och Station Korsvägen vilka har tre uppgångar vardera. Vidare ifrågasätter Länsstyrelsen starkt den föreslagna storleken om 450 kvadratmeter på byggnaden i Kungsparken. Det behöver också utredas vilken volym och höjd som är lämplig för stationsbyggnaden i Pustervik. Länsstyrelsen vill framhålla att stationsbyggnaden i Kungsparken ligger i ett ur kulturmiljöperspektiv avsevärt känsligare läge än byggnaden mot Rosenlundskanalen. Vidare behöver den nya byggnaden i Handelskolans kvarter regleras i höjd.

De olika lägenas kulturhistoriska förutsättningar behöver i det fortsatta planarbetet vara vägledande vad gäller särskild hänsyn till omgivande kulturmiljövärden. Det är därför viktigt att för respektive plats utreda byggnaders och tillhörande anläggningars lämpliga storlek, utformning och funktion, vilket inte är gjort i tillräcklig utsträckning. Planbestämmelserna behöver därför förtydligas både vad gäller uttryck och volym. Den återkommande hänvisningen i planbestämmelserna till planbeskrivningen är inte tillräckligt tydlig och Länsstyrelsen anser att det är av största vikt att byggnaden i storlek och ut-

formning underordnar sig platsens parkkaraktär. Vidare efterlyser Länsstyrelsen en bestämmelse i plankartan att demontering och återuppbyggnad av Rosenlundsbron ska ske med befintlig utformning.

Länsstyrelsens motsätter sig placeringen av nedgången till cykelgaraget i allén då det innebär ingrepp i befästningarna; både bankett och fältvall. Ingreppen medför en mycket stor konsekvens för fornlämningsmiljön utöver schaktet för järnvägstunneln. Vidare medför det en belastning på de kulturhistoriska värdena som allémiljön utgör.

Länsstyrelsen ser positivt på att Göteborgs Stad har strävat efter att minimera ingreppen i Haga Kyrkoplans genom att bland annat anlägga brandgasschakt på Smyrnatorget. Länsstyrelsen anser att nedgången till station Västlänken i Haga Kyrkoplans nordvästra hörn ska tas bort och att intrånget för hållplatsen i det nordvästra hörnet bör vara så litet som möjligt.

Den föreslagna bron över Vallgraven och gång- och cykelstråket genom Kungsparken till Haga Kyrkogata innebär ett stort ingrepp i kulturmiljön. Upplevelsen av de fria vattentorn och kajmurarna är en estetisk kvalitet i stadsrummet som påverkas negativt av en bro på kort avstånd från två befintliga broar, vilka ligger med cirka 170 meters mellanrum. Ett nytt stråk rakt genom parken blir ett avvikande inslag i den engelska parkens gångsystem och skulle bryta upp sammanhängande grönytor av stort parkhistoriskt värde.

Det måste tydliggöras vilka träd som man avser att flytta, återplantera och vilka som måste fällas för att den totala konsekvensen av de ingrepp som görs i trädmiljöerna ska kunna bedömas.

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. Samrådshandlingen anger att ett av planens syften är att säkerställa kulturmiljöns värden. Mot bakgrund av detta har Länsstyrelsen svårt att förstå motiveringarna till anläggningarnas omfattning och placering samt hur olika intressen viktats mot varandra. Länsstyrelsen vill framhålla betydelsen av att åtgärdsförslagen i kulturmiljöbilagan uppmärksammas i det fortsatta arbetet. I villkoret anges vidare att berörda fornlämningar så långt som möjligt ska bevaras, synliggöras och införlivas i den nya anläggningen. Planförslaget innebär dock att ytterligare ingrepp görs på ett flertal delar av fornlämningen utanför järnvägsschaktet, vilket står i kontrast till villkoret. Det går inte heller i förslaget till detaljplan att utläsa något mål med att synliggöra och införliva fornlämningarna i järnvägsanläggningen. Länsstyrelsen vill betona vikten av att det fortsatta arbetet med detaljplanen tar hänsyn till dessa av regeringen ställda villkor.

Översvämning

Länsstyrelsen anser att Västlänken är en samhällsviktig funktion. I detaljplanen anges lägsta golv till 2,8 meter medan Västlänken enligt Trafikverket, inom planområdet, ska vara skyddad till 3,9 meter. Hanteringen av frågan och de skyddsåtgärder som kommer att behöva vidtas behöver samordnas mellan Trafikverkets och Göteborgs Stads planer. Länsstyrelsen kan inte utesluta att ytterligare bestämmelser på plankartan är nödvändigt.

I planbeskrivningen anges att räddningsfordon ska ha tillgång till byggnader i området via vägar som drabbas av maximalt 0,5 meters översvämning. Länsstyrelsen undrar om det är översvämning p.g.a. stigande vatten och/eller kraftiga regn samt vilka återkomsttider som avses, vilket behöver förtydligas i handlingen. Länsstyrelsen saknar även en beskrivning av hur fotgängare ska kunna röra sig i området vid en översvämningssituation. Vidare behöver området vid en översvämningssituation vara framkomligt för utryckningsfordon, inte bara räddningsfordon utan även polis och ambulans.

Förorenad mark

Ytterligare provtagningar och en riskbedömning behöver utföras innan planen kan antas. Slutsatserna ska redovisas i planhandlingarna. Provtagningarna ska dels utgå från var misstanke om föroreningar finns, dels utifrån planerad markanvändning. Utredningsområdet måste omfatta hela detaljplaneområdet och provtagningsplan bör stämmas av med tillsynsmyndigheten. Riskbedömningen görs sedan mot bakgrund av föroreningsituationen och planerad markanvändning, det vill säga man bedömer föroreningarnas farlighet, spridningsförutsättningarna, vilka skyddsobjekt som kommer finnas och hur exponeringssituationen kommer se ut för människor och miljön. Riskbedömningen ska ligga till grund för bedömning av vilka föroreningshalter som kan accepteras för planerad markanvändning.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

I Göteborgs Stads översiktsplan anges området runt Haga som ”Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor”. I Översiktsplanen finns ett markreservat markerat för riksintresset Västlänken. Kungsparken är markerad som ”Område med särskilt stora värden för naturvård, friluftsliv, landskapsbild och/eller kulturlandskap”. Länsstyrelsen anser att föreslagen markanvändning i detaljplanen i och med intrång i Kungsparken inte fullt ut uppfyller Översiktsplanens intentioner att tillgång ska säkras till goda grön- och rekreationsområden och att värdefulla grönområden och stråk ska bibehållas och utvecklas. Länsstyrelsen uppfattning är därför att detaljplaneförslaget tydligare behöver ta utgångspunkt i kulturmiljövärdena på platsen.

Räddningstjänsten

Det behöver tydliggöras var det finns utrymme för de 500 kvadratmeter som krävs för Räddningstjänstens behov.

Buller och vibrationer

Av planbeskrivningen framgår att detaljplaneområdet är bullerutsatt med ljudnivåer över 65 dBA. Uppgift saknas däremot om hur mycket över 65 dBA de ekvivalenta dygnsnivåerna beräknas till. Vidare bör det framgå av planbeskrivningen vilka vibrationsnivåer som kan förväntas för Handelshögskolan från spårvagnstrafiken på Haga Kyrkogata. Dessutom bör det framgå vilka åtgärder som planeras för att minimera påverkan från buller och vibrationer för Handelshögskolans lokaler. För att säkerställa ljudmiljön inomhus på Handelshögskolan bör det finnas en planbestämmelse gällande uppfyllelse av ljudklass B för ljudnivåer över 60 dBA.

Naturmiljö

Mycket höga naturvärden berörs av detaljplanen. Naturvärdena i de olika områdena, Kungsparken, Haga Kyrkoplan och alléer, förstärker varandra och ingår ett sammanhängande och betydelsefullt grönområde längs vallgraven.

I detaljplanen finns en bestämmelse om minsta jorddjup 2 meter, vilket ska säkerställa att jorddjupet är tillräckligt för att återplanterade träd ska kunna växa upp till full storlek. Det framgår dock inte av miljökonsekvensbeskrivningen som måste klargöra att 2 meters jorddjup är tillräckligt för att på lång sikt säkerställa att de återplanterade träden uppnår samma storlek som de träd som tas bort.

I detaljplanen för linjen (Dnr 0635/11), som detta planförslag ersätter inom aktuellt område, finns en planbestämmelse som lyder ”Större träd som fallis ska ersättas med nya likvärdiga träd med stamdiameter minst 30 cm”. Någon motsvarande eller liknande be-

stämmelse som reglerar återplanteringen finns inte i föreliggande planförslag. Då bestämmelsen infördes just för att säkerställa återställandet av parkmiljöerna vill Länsstyrelsen ha en motivering till varför ingen motsvarande bestämmelse finns i nuvarande planförslag.

Förekomsten av skyddade arter (getlav och knölnate) inom planområdet måste behandlas utförligare i detaljplanens MKB. Behovet av hänsynstagande till deras livsmiljö samt förutsättningarna för eventuell dispens från artskyddsföreskrifterna (jfr RÅ 2005 ref 44) behöver hanteras. MKB måste innehålla beskrivning av påverkan, effekt och konsekvens för arterna samt planens betydelse för möjligheterna att upprätthålla gynnsam bevarandestatus för dessa. Även konsekvenserna för de rödlistade och hotade arter som förekommer inom planområdet bör beskrivas utifrån planens påverkan på arternas fortbestånd. I nuvarande MKB omnämns frågan om skyddade arter endast kortfattat under ”*förslag till ytterligare åtgärder för att minska miljöpåverkan*” (sidan 102) och där hänvisar man till en kommande åtgärdsplan för träd. Länsstyrelsen ser positivt på framtagandet av en sådan åtgärdsplan men vill framhålla att MKB i sig själv måste vara tillräckligt utförlig och konkret i artskyddsfrågan.

Vattenmiljö

I planbeskrivningen anges att ansökan om vattenverksamhet krävs för grundvattenpåverkan längs med hela järnvägstunneln och för åtgärder i anslutning till Rosenlundskanalen. Planen anger att Trafikverket ansvarar för ansökan om vattenverksamhet hos Mark- och miljödomstolen. Det behöver klargöras om alla delar av detaljplanen (inklusive byggskede) som kan kräva tillstånd enligt 11 kapitlet MB, omfattas av Trafikverkets ansökan. Inkluderas till exempel föreslagen ny gångbro över Vallgraven och alla detaljplanens undermarksanläggningar som kan orsaka grundvattensänkningar inom och kring planområdet av Trafikverkets tillståndsansökan? Det kan även krävas anmälan alternativt tillstånd för eventuella förstärkningsarbeten längs kanalen.

Länsstyrelsen vill även uppmärksamma att naturvärdet i Vallgraven/Rosenlundskanalen inte enbart är kopplat till knölnate utan kanalen har även en artrik fiskfauna, däribland några rödlistade arter. Vattendraget ger också förutsättningar för andra vattenanknutna organismer.

Rekreation

I MKB bedöms det sammantagna rekreativvärdet vara positivt. Länsstyrelsen saknar bedömningen av effekter för upplevelsen och läsbarheten av kulturhistoriska kvaliteter som grund för värderingen. Omvandlingen av Kungsparkens sydvästra del från rekreativområde till kommunikationsområde, har otydligt vägts in i värderingen. Nybyggnation samt förslag på hårdgjorda ytor minskar också rekreativytan i parkmiljön. Förlusten av den gröna kilen värderas endast till små konsekvenser för rekreation. Ur kulturmiljösynpunkt bedöms detta utgöra en mycket negativ konsekvens (stort beroende på utformningsbestämmelse på plankarta utifrån tema J i Kulturmiljöbilagan). I underlagsrapporten ”Träd och trädmiljöer” anges att upplevelsevärde hos en plats har tydliga kopplingar till platsens kulturmiljövärden och naturvärden. Det kan till exempel innebära att en betydande kulturmiljö med byggnader och omgivande grönska genererar ett högt upplevelsevärde. Ofta sammanfaller höga kulturmiljövärden med höga sociala värden eller naturvärden.

Bedömningsgrunderna bör tydliggöras i en tabell som redovisar konsekvenserna likt den i kapitel *Natur- och kulturmiljö*.

Luft

Länsstyrelsen anser att Göteborgs Stad måste visa att utsläppen från samtliga frånluftschakt (2 stycken) och tryckutjämningschakt (2 stycken) ingår i spridningsberäkningarna för luftkvalitet. Deras läge behöver också framgå av planhandlingarna.

Barnperspektivet

Göteborgs stad har tagit fram en barnkonsekvensanalys. Med tanke på den föreslagna lekplatsen anser Länsstyrelsen att luftschaktens placering bör belysas ur ett barnperspektiv. Barn är särskilt känsliga för luftföroreningar och negativa konsekvenser för hälsan har påvisats vid halter under MKN¹. Eftersom det inte är möjligt att ange en tröskelnivå för lufthalter där inga effekter från exponering kan förekomma bör man eftersträva att uppnå miljömålet för Frisk luft, speciellt vid platser där barn vistas mer frekvent. Området är idag svårtillgängligt för barn då det finns flera oreglerade korsningar där det passerar mycket trafik. I förslaget finns nu tre ljusreglerade korsningar över Parkgatan och biltrafik stängs av i nord/sydlig riktning i korsningen i Allén, vilket är positivt ur ett barnperspektiv. I det Trafikutformnings-PM som är framtaget är inte avsnitten rörande trafiksäkerhet färdigställt. I handlingen hänvisas på sidan 37 till de intervjustudier med barn som Trafikverket genomfört inom ramen för järnvägsplanen. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang upplysa om att det är viktigt att beakta att detaljplanen och järnvägsplanen kan ha olika perspektiv.

Dagvattenhantering

Då det till viss del är konkurrens om platsen inom planområdet är det viktigt att ytor för dagvattenhantering säkerställs. Göteborgs Stad har angett ytor inom allmän plats där dagvattenlösningar/magasin får anläggas men det saknas en bestämmelse angående gröna tak. Därtill undrar Länsstyrelsen om dagvattenfrågan har beaktats vid höjdsättning av uppgången i Kungsparken? Vidare bör plankartans upplysning angående dagvatten kompletteras så att behovet av fördröjning och rening innan avledning från fastigheten framgår.

Länsstyrelsen är positiv till föreslagna dagvattenlösningar men anser att det i planbeskrivningen bör framgå vilken kapacitet som föreslagna dagvattenanläggningar har gällande fördröjning och rening. Göteborgs Stad behöver också visa hur de planerade åtgärderna påverkar vattenkvaliteten inom berörd vattenförekomst och möjligheterna att nå MKN för vatten. Vidare behöver det förtydligas vilken recipient som dagvattnet ska avledas till då olika uppgifter finns i handlingarna. Dessutom är oklart om dagvattenhanteringen i området norr om Rosenlundsbron har beaktats i dagvattenutredningen och därmed i detaljplaneringen.

Trafik

Länsstyrelsen kan inte nog understryka vikten av att tillräckligt mycket plats finns avsatt för cykelparkering mot bakgrund av erfarenheter från bland annat Citytunneln i Malmö. Länsstyrelsen noterar att det Trafikutformnings-PM som har tagits fram inte är färdigställt. Av handlingarna framgår inte vilket tillskott av gångtrafikanter som man beräknar få i området och att föreslagna placeringar av nedgångar till Västlänken baseras på dessa flöden och deras målpunkter. Länsstyrelsen anser att lösningen att inte låta norr- och sydgående biltrafik trafikera korsningen Sprängkullsgatan/Allégatan är positiv, däremot anser Länsstyrelsen att en korsning över Nya allén utan ljusreglering inte är lämplig. Den nya korsningen medför, tillsammans med den föreslagna bron, en genare väg till city. Mellan de två befintliga broarna över kanalen är avståndet uppskattningsvis endast 170 meter. Ett ytterligare gångstråk som korsar Nya allén och vallgraven torde därför inte vara nödvändigt. Att placera nedgången till det underjordiska cykelgaraget alldeles

intill ett av stadens viktigaste cykelpendlingsstråk behöver utvärderas ur trafiksäkerhets-synpunkt.

Vidare anser Länsstyrelsen att nyttan med trappans placering i västra hörnet av Haga Kyrkoplan bör förtydligas ur ett trafiksystemperspektiv, då ingrepp i Haga kyrkoplan bör göras om det endast är ytterst nödvändigt.

Utrymning mellanplan

För att uppnå en god säkerhet i station Haga och hela Västlänken är det av stor vikt att utrymningsdimensionering genomförs med hänsyn till tillkommande verksamhet på mellan- och gatuplan. Länsstyrelsen förutsätter att en dialog i frågan förs mellan Göteborgs Stad, Trafikverket och andra inblandade parter.

Miljömål

Planbeskrivningen bör beskriva vad berörda nationella, lokala och de under våren 2015 kommande regionala miljömål innebär samt på vilket sätt planen påverkar måluppfyllelsen av dessa.

Geoteknik

Den geotekniska utredningen behöver förtydligas avseende använda anisotropieffekter. Enligt bilaga 2 (stabilitetsanalyser) finns medräknade anisotropieffekter i stabilitetsanalysen och denna beräkningsförutsättning har inte redovisats i utredningen. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att samtliga beräkningsförutsättningar finns redovisade och anser att den geotekniska utredningen bör kompletteras med en sammanställning och en bedömning av de resultat som ligger till grund för att använda anisotropi med ett valt $K_0=0,7$.

Övrigt

Det bör framgå hur Göteborgs Stad avser att hantera massorna som uppstår som resultat av det planerade cykelgaraget.

I MKB hänvisas till kulturminneslagen, vilken numera är benämnd kulturmiljölagen. Dessutom ska "Fast fornlämning" ersättas med "fornlämning".

I samrådshandlingen sidan 55, rubrik "*Kulturhistoriskt värde Kungsparken och Haga Kyrkoplan*" ska fortifikationshistoriska lämningar/fornlämningar beskrivas som del av det kulturhistoriska värdet.

Länsstyrelsen anser att det är något otydligt vilket översvämningsskydd som avses i planbestämmelsen "*Lägsta nivå på färdigt golv och öppningar i nya byggnader ska vara + 2,8 m över nollplanet om inte annat översvämningsskydd anordnas till denna höjd*". Planbestämmelsen bör justeras.

Planbestämmelsen för dagvattenanläggningen på Pustervikstorget är ofullständig.

Länsstyrelsen anser vidare att Nya Allén (allé1) borde ha samma planbestämmelse som Vasagatans allé (allé2), för att säkerställa planteringssättet.

Länsstyrelsen noterar att avrinningskoefficienterna för Torg och Park har kastats om i dagvattenutredningen (se tabell 9).

Höjden på gator och allmän plats behöver skrivas ut på plankartan.

I planbeskrivning på sidan 26 finns en sammanblandning i beskrivningen av allén i Vasagatan (objekt 3:135A i Naturmiljöutredningen) mellan punktsköldlav *Punctelia subrudecta* (EN) och *Flavoparmelia soledians* (ej klassad).

I planbeskrivning på sidan 27 är ”mörk örlav” felaktigt beskriven som en jätteticka. Jättetickan (*Meripilus giganteus*) är naturligtvis en svamp, jämför sidan 98 i MKB och sidan 99-102 i Naturmiljöutredningen.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Dispens behöver sökas för de träd i biotopskyddade alléer som Göteborgs stad avser att fälla i samband med genomförandet av planen och som inte omfattas av järnvägsplanen för Västlänken.

Länsstyrelsen ställer krav på arkeologisk förundersökning.

Det behöver klargöras om det tillstånd till vattenverksamhet som Trafikverket avser att söka innefattar alla delar av detaljplanen som kan kräva tillstånd enligt 11 kapitlet MB, se *Dagvattenhantering* sidan 9.

Kommentar:

Motiv för bedömningen och prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse kulturmiljö

För att på ett tydligare sätt utgå från platsens kulturmiljövärden i gestaltningen av nya tillägg har planbestämmelser införts som hänvisar till specifika gestaltungsprinciper i planbeskrivningen.

En arkeologisk förundersökning har gjorts av Trafikverket för de ytor som påverkas av järnvägsplanens öppna schakt i Haga. Vissa anläggningar som Göteborgs Stad planerar för ligger utanför det undersökta området. Göteborgs Stad har ansökt om ingrepp i fornlämning och Länsstyrelsen har bedömt att inga ytterligare förundersökningar är motiverade i detta skede.

Gällande de stora negativa konsekvenserna på kulturmiljön gör Göteborgs Stad bedömningen att den allra största påverkan uppstår i och med schaktningen för järnvägstunnel som leder till att fornlämningar påverkas och att stora träd tas bort. För att uppnå strategiska mål om kollektivtrafik syftar detaljplanen till att skapa en funktionell bytespunkt. Placeringen av stationsbyggnaderna och cykeltrappan är vald utifrån de begränsningar som finns på ytan i form av alléer och trafikstråk i enlighet med den historiska stadsplanestrukturen. Placeringen ska också skapa gena och logiska stråk mellan plattformar och markyta. Därtill innebär den utökade bytespunkten med bra kopplingar mellan olika kollektivtrafikslag att ytor som skadas genom schaktning inte kan återställas. Däremot säkerställer planen att den nya bytespunkten utformas så att nya trädplanteringar kan bidra till att kopplingen mellan Kungsparken och Haga Kyrkoplan återskapas. Byggnaderna på fältvallen innebär en påverkan som endast går att mildra genom en gestaltning som tar hänsyn till omgivande kulturmiljö. Byggnadernas storlek beror på att en säker och trygg anläggning ska skapas samt att säkerställa erforderlig service.

Frågan om de olika lägenas förutsättningar: *De centrala kulturmiljövärdena befästs i planförslaget så långt möjligt, samtidigt som förändringarna i stadsmiljön och de nya tilläggen ska utformas med höga gestaltungsambitioner och stor hänsyn till kulturmiljöns särart och dess historiska berättarinnehåll. Med utgångspunkt i de kulturmiljövärden som identifierats i framtagna kulturmiljöunderlag klargörs de gestaltungsprinciper som gäller för respektive delområde. Det avser såväl respektive delmiljö som det kringliggande stadsbyggnadssammanhang som den ingår i. Dessa principer syftar till att så långt möjligt konkretisera innebörden av de reglerande utformningsbestämmelserna. I bygglovsansökan och vid eventuell arkitektävling bör det beskrivas på vilket sätt förslaget uppfyller gestaltungsprinciperna i planbeskrivningen samt förslagets förhållan-*

de till gestaltningsprogrammet. Gestaltningsprinciperna och gestaltningsprogrammet ska följas och särskilt bevakas vid upphandling av utformning, projektering och utförande samt vid val av material. Tydliga hänvisningar införs på plankartan till gestaltningsprinciperna som finns i planbeskrivningen för varje delområde.

Sedan denna detaljplans samråd har Göteborgs Stads och Trafikverkets fortsatta samarbete resulterat i att placering av schakt och uppgångar stämmer överens. Uppgången som tidigare föreslagits på Haga Kyrkoplan utgår ur planförslaget, dock är cykeltrappan norr om Södra Allégatan fortsatt kvar i planförslaget. En större del av det bedömda antalet cykelplatser behöver finnas i den norra delen av planområdet där flera stora cykelstråk sammanstrålar. Dessa platser placeras huvudsakligen under mark i ett cykelgarage på ett av stationens mellanplan, bland annat för att inte behöva ta i anspråk mer parkyta. Det valda läget för trappan ger en god koppling till cykelgaraget. Att integrera denna trappa i en av de förslagna stationsbyggnaderna skulle innebära långa och otydliga kopplingar under mark. Dessutom är utrymme att utöka byggnaderna på ytan begränsad och skulle innebära ökad påverkan på park och allé. 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. För ytterligare motivering till cykeltrappan se sammanfattningens tematiska svar under rubriken Kulturmiljö.

Frågan om planbestämmelsernas uttryck och volym: För alla nya tillägg samt gällande bevarande av kulturmiljön har planbestämmelserna omarbetats, förtydligats och kompletterats. Byggnaderna har kompletterats med regleringar av byggnadernas höjder samt ytterligare begränsningar och utformningsbestämmelser. Hänvisningen i planbestämmelserna, q och k, till planbeskrivningen förtydligas. För mer om uppgången i Kungsparken se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Uppgång Kungsparken. För utförlig redovisning av alla ändringar, se lista sist i redogörelsen.

Frågan om Rosenlundsbron: Rosenlundsbron skyddas genom bestämmelse q3 på plankartan som reglerar att återuppförande, underhåll och ändring ska se så att kulturhistoriska värden inte förvanskas.

Frågan om bro över Vallgraven: Det planerade gångstråket i Kungsparken regleras inte i detaljplanen förutom den föreslagna gångbron över Rosenlundskanalen. Stråket är viktigt för att sammanbinda den norra och södra Kajen samt Centrum med Haga. Fortsättningsvis är det en gestaltningsfråga hur gångstråket integreras i den engelska parkkaraktären men syftet är att utforma det på parkens villkor och i samspel med denna.

Då detaljplanen ställer bevarandekrav på Rosenlundsbron kan denna inte ges det utrymme som krävs för gång- och cykeltrafik med en fortsatt tillåten biltrafik. För att avlasta Rosenlundsbron och samtidigt skapa ett tydligt gångstråk från Haga via planområdet till Centrum krävs ytterligare en broförbindelse för gångtrafik. Staden bedömer det som angeläget till följd av den Trafikstrategi med tillhörande Cykelprogram, som antogs 2015-03-25, där en omprioritering av trafikslagen ska ske i centrala staden med 25 % minskad biltrafik och ökad cykeltrafik med tre gånger jämfört med dagsläget. En samlad utredning över broar över Vallgraven tas fram.

I samrådsredogörelsens sammanfattning, liksom i planbeskrivningen, har handlingen kompletterats med en illustration som visar vilka ingreppen i trädmiljön blir.

Samråd kring tillåtlighetsvillkoret för kulturmiljö hölls under våren 2015, där Göteborgs stad, Trafikverket och Länsstyrelsen deltog. Arbetet med att uppfylla villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut fortsätter under genomförandet av järnvägsplanen. För

en mer utförlig beskrivning, se de Tematiska svaren, under avsnittet Kulturmiljö och i början av sammanfattningen.

Översvämning

Ett kompletterande PM som beskriver översvämningsrisker och framkomlighet har kompletterats planhandlingarna.

Om Staden hittar andra lösningar för att skydda området mot översvämningar krävs ej en ytterligare bestämmelse om lägsta tillåtna golvhöjd och öppningar, vilket då innebär att golvhöjdsregleringen inte längre är aktuell och nödvändig. Planbestämmelsen kvarstår i sin formulering.

Plankartan reglerar att lägsta tillåtna golvnivå är +2,8 meter över nollplanet för att minska risken för översvämning enligt Stadens riktlinjer. Eftersom Västlänken är en samhällsviktig funktion ska den dock skyddas till nivåer om +3,9 meter över nollplanet. I Järnvägsplanearbetet anges att Västlänkens tunnelsystem ska utgöras av en tät tunnelkonstruktion och förses med dränering för mindre läckage. Därför ska Västlänkens tunnelmynningar, stationsentréer och andra öppningar vara skyddade eller påbyggbara för att förhindra översvämning av anläggningen under hela sin tekniska livslängd. För de fall där ett permanent skydd genom konstruktion eller marknivå inte kan ordnas till erforderlig nivå ska täta stängningsbara portar eller luckor anordnas. I ett längre perspektiv (efter år 2100) ska dessa åtgärder även vara påbyggnadsbara med 0,5-1,5 meter för att klara en högre skyddsnivå. Men det är möjligt att staden till år 2100 har hittat ett annat sätt att skydda staden mot förhöjda vattennivåer.

Inom detaljplanen anges därför att alla delar av anläggning eller anslutande anläggningar ska klara skyddsnivåer antingen genom marknivåer eller integrerad skydd.

Översvämning beskrivs i planbeskrivningen både utifrån havsnivåhöjningen och som en följd av kraftig nederbörd. För nederbörd är återkomsttiden 100-årsregn.

Räddningstjänst och andra utryckningsfordon kommer att ha tillgång till stationsområdet även vid händelse av högre vattennivåer genom uppgången i Handelshögskolan och Kungsparken som ligger på marknivåer på cirka +11 till +15 över nollplanet respektive cirka +4,6 m.

Förorenad mark

En avstämning har hållits med tillsynsmyndigheten i frågan om kompletterande markprovtagningar krävs i planskedet. Tillsynsmyndigheten har utifrån utförda provtagningar i området bedömt att inga kompletterande provtagningar krävs i planskedet med anledning av att det inte föreligger någon risk för att marken skulle vara olämplig för föreslaget ändamål. Däremot bör fortsatta kontroller utföras i byggskedet för att framförallt säkra en god arbetsmiljö, vilket är Stadens och Trafikverkets avsikt. Se vidare i bilaga Detaljplan för Västlänkens station Haga – bedömd förekomst av Markföroreningar och dess påverkan på detaljplanens genomförande, Sweco, 2015-06-17

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

Genom att detaljplanen säkrar parken genom planbestämmelser och samtidigt skyddar den mot förvanskning bedömer staden att detaljplanen är förenlig med översiktsplanen och tar hänsyn till kulturmiljövärdena. I översiktsplanen anges även Västlänken som ett framtida riksintresse för järnväg, vilket planen tar hänsyn till. En avvägning mellan de båda riksintressena har gjorts. En stor del av arbetet som gjorts med detaljplanen mellan samråd och granskning har varit att kopplat till förtydliganden och bearbetning av

möjligheter till anpassning av utformning och gestaltning för att minska påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Påverkan under byggtiden blir emellertid stor med det öppna schaktet som krävs för grundläggningen av stationen, men begränsas genom krav på återställande i planen och avtal. Andelen hårdgjorda ytor kommer att öka efter ett genomförande men tillgängligheten till parken kommer också att öka. Park- och Naturförvaltningen arbetar även med att ta fram ett parkutvecklingsprogram för Kungsparken.

Se även de Tematiska svaren kring Kulturmiljö samt Träd och grönområden.

Räddningstjänsten

Såväl Staden som Trafikverket har fört dialog med Räddningstjänst och övriga berörda. Säkerhetsfrågan har varit en ledande fråga hela arbetet med utformningen av stationen.

Permanent ytor för uppställning av räddningstjänstens fordon, och andra utryckningsfordon vid mindre akuta insatser och övning, föreslås på den västra sidan om stationsbyggnaden på Pustervik. Planbeskrivningen har kompletterats med en illustration över var utrymme finns för ytanspråk (500 m²) vid behov av mer akuta insatser.

Buller och vibrationer

Trafikverket har arbetat med frågan om risken av en eventuell påverkan av vibrationer i järnvägsplanen. Av denna framgår att riktvärden för stomljud klaras i driftskedet genom inarbetade åtgärder i anläggningen. Detaljplanens reglering av stomljud justeras och en upplysning införs gällande vibrationer på plankartan.

Bullerutredningen och planbeskrivning har kompletterats avseende ekvivalenta nivåer inom planområdet.

Inga större förändringar föreslås för spårvagnstrafiken på Haga Kyrkogata, och planbeskrivningen kompletteras därför inte med något ytterligare resonemang. Detaljplanen reglerar störningsskydd för bostäder, och i övrigt ska gällande krav enligt BBR uppfyllas i bygglov.

Naturmiljö

Det minsta angivna jorddjupet om 2 meter är avstämt med Park- och Naturförvaltningen som bedömt det som fullt tillräckligt för att återplantera träd. Förvaltningen har resonerat att jorddjupet skall både dränera jorden så att den inte blir för blöt och vara fuktighetshållande för de stora träd som skall kunna växa på platsen under mer än 100 år. Med mindre jorddjup kommer stödvattning att krävas vid torra somrar. Givetvis välkomnas ett ännu större jorddjup där så är möjligt. Planbestämmelsen om kravet minsta jorddjup finns inom den del av planområdet där järnvägstunnelns mellanplan finns. Jorddjup regleras genom förhållandet mellan den högsta angivna nivån för järnvägstunnel, höjd angiven i halvcirkel, och föreskriven markhöjd ovan nollplanet. Förhållandet är som minst 2 meter. Jorddjupet är i övrigt generellt mer än 2 meter.

Planbestämmelsen gällande krav på minsta stamdiameter har utgått från detaljplanen för järnvägstunnel. Åtgärderna för trädplantering beskrivs i Handlingsplan, åtgärdsprogram och kontrollprogram tillhörande järnvägsplanen. En beskrivning av åtgärder och konsekvenser i nuvarande planeringsläge finns under sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Träd och grönområden.

MKB:n tillhörande detaljplanen har kompletterats i sin beskrivning av rödlistade och hotade arter som förekommer inom planområdet.

Vattenmiljö

Cykeltrappan kommer att omfattas av Trafikverkets ansökan av vattenverksamhet, och finns med i planbeskrivningen och gestaltningsprogrammet tillhörande detaljplanen. För den nya gångbro kommer Staden ansöka om tillstånd för eller anmälan om vattenverksamhet om det blir aktuellt med åtgärder som skulle kräva detta (exempelvis brostöd i vattnet). Utformningen av gångbron är inte klarlagd än men just nu planeras den inte med något stöd i Rosenlundskanalen. Staden ansvarar även för anmälan/ansökan av vattenverksamhet om förstärkningsarbeten av kanalkanten krävs. Trafikverket ansvarar för ansökan av vattenverksamhet av samtliga övriga delar kopplade till Västlänkens och stationens utbyggnad. Genomförandebeskrivningen förtydligas i beskrivningen av ansvarsfördelningen.

I övrigt noteras synpunkterna.

Rekreation

Planbeskrivningen har kompletterats avseende rekreativvärden och effekterna beskrivs under avsnittet Överväganden och konsekvenser.

Luft

Ett kompletterande PM gällande luftkvaliteten och schakten har tagits fram till planhandlingarna där schaktens planerade lägen framgår. I PM framgår att MKN för luft uppfylls men inte det lokala miljömålet vid frånluftschakten, placerade på Pustervik och Handelshögskolan. En illustration över den tänkta placeringen av schakten är även kompletterad i planbeskrivningen.

Barnperspektivet

Ingen placering av ventilation- eller brandgasschakt är aktuellt på Haga Kyrkoplan, i närheten av lekplatsen. Se även kommentar till Luft, ovan. Trafikverkets mycket tidigare utredningar pekade emellertid ut schakt på Haga Kyrkoplan.

Trafik PM tillhörande detaljplanen har bearbetats och färdigställs i arbetet med detaljplanen tillsammans med trafiksäkerhetsfrågorna.

Dagvattenhantering

Planhandlingarna kompletteras med en ny dagvattenutredning, denna beskriver mer ingående hantering av föroreningsnivåer, krav på rening och kapacitet i systemet.

Planbeskrivningen har kompletterats med mer ingående beskrivning av föreslagna dagvattenanläggningar.

På plankartan ställs inte krav på gröna tak. Dagvatten avses omhändertas inom allmän plats och kvartermark, vilket framgår av dagvattenutredningen.

För att inte ange planbestämmelser eller i detta fall en upplysning som riskerar att bli felaktig med tiden så anges inte ytterligare detaljer kring krav på rening och fördröjning. Dessa krav ställs istället av VA-huvudmannen vilket upplysningen beskriver. Som grund till detta finns framtaget underlagsmaterial till detaljplanen i form av dagvattenutredningar.

Trafik

Frågan om cykelparkering har studerats i planarbetet och Staden förordar cykelgarage för att tillgodose behovet av cykelparkeringar i anslutning till stationen. Dessa nås genom cykeltrappa vid Pustervik. Fortsatt diskussion pågår med Akademiska hus kring placering av cykelgarage i den nybyggda delen av Handelshögskolan, med nära koppling till stationsuppgången.

Trafikutformnings PM tillhörande detaljplanen färdigställs i arbetet med detaljplanen.

Utrymning mellanplan

En dialog i frågan om säkerhet sker löpande mellan Staden, Trafikverket, Räddningstjänst och övriga berörda. Säkerhetsfrågan har varit en ledande fråga i arbetet med utformningen av stationen. Utrymning från cykelgaraget kan ske via cykeltrappan eller någon av de andra uppgångarna. Disponibla ytor för verksamheter på mellanplanet är väldigt begränsade och kommer inte att kunna innehålla verksamheter som i sig själva genererar stora besöksflöden. Bedömningen är att utrymning för dessa eventuella verksamheter kommer att kunna ske på samma sätt som för stationens övriga funktioner.

Miljömål

En beskrivning av berörda miljömål har kompletterats planbeskrivningen men beskrivs även i MKB tillhörande detaljplanen.

Geoteknik

Den geotekniska utredningen uppdateras enligt synpunkt.

Övrigt

Staden har inlett ett samarbete med Trafikverket om att cykelgarage som ligger på stationens mellanplan samt cykeltrappan, som bidrar väldigt lite i förhållande till övriga massor, ska projekteras och troligtvis byggas av Trafikverket och hanteras i samma masshanteringsplan.

Beskrivningar i MKB justeras från kulturminneslagen till kulturmiljölagen samt från fast fornlämning till fornlämning.

Beskrivningen i samrådsredogörelsen av beaktandet av kulturhistoriska värden har reviderats och förtydligats till en beskrivning av de skyddsvärda miljöerna. Därför kompletteras inte planbeskrivningen enligt synpunkten.

Om Staden hittar andra lösningar för att skydda området mot översvämningar krävs ej en ytterligare bestämmelse om lägsta tillåtna golvhöjd och öppningar. En eventuell bestämmelse som reglerar golvhöjd blir då onödig och inaktuell. Planbestämmelsen kvarstår i sin formulering.

En ny dagvattenutredning har tagits fram till granskningen. Denna redovisar framförallt föroreningsnivåer.

Planbestämmelsen 11 står kvar för att tillåta en viss flexibilitet vid återplanteringen bland annat genom att möjliggöra in- och utfart till Pustervik för Räddningstjänst utan att bestämmelserna ska verka motstridiga.

Höjdsättningen på gator och allmän plats regleras där det är aktuellt med ny höjdsättning i detaljplanen. I övrigt gäller nuvarande höjdsättning vilket framgår av grundkartan.

Beskrivningen av getlav och punktsköldlav är densamma i planbeskrivningen som i den genomförda lav- och vedsvampsinventeringen och justeras därför inte enligt synpunkt.

Planbeskrivningen har justerats i beskrivningen av jätteticka och mörk örlav enligt synpunkt.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

En beskrivning av de dispensansökningar som krävs finns i planbeskrivningen under dispenser och tillstånd.

För kommentarer kring arkeologi se sammanfattnings Tematiska svar under rubriken Kulturmiljö och arkeologi.

För kommentarer gällande vattenverksamhet se tidigare kommentarer till vattenmiljö ovan.

17. Polisenhet Göteborg City

Har följande synpunkter:

Kring uppgångarna skall ytor finnas för uppställning av Räddningstjänstens fordon. Önskvärt är att polisens utryckningsfordon har platser dels för ordningens upprätthållande men även för den dagliga tillsynen.

Kommentar:

Se svar till Länsstyrelsen under 16. Ovan. Planbeskrivningen har kompletterats med en illustration över dessa ytor.

18. Skanova

Skanova har inget att erinra.

19. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inget att erinra.

20. Trafikverket

Trafikverkets viktigaste synpunkter följer nedan. Ytterligare synpunkter gäller redaktionella ändringar i planbeskrivningen samt synpunkter som tillkommit efter nya utredningar som inte fanns när planbeskrivningen gjordes.

I ett övergripande perspektiv är Trafikverket positivt till aktuell detaljplan. Trafikverket ser positivt på att kommunen tar ett grepp över ett större område som innefattar utveckling av kollektivtrafiken i centrum- och stationsnära delar av staden. Trafikverket ser även positivt på att gång- och cykelfrågorna lyfts fram tydligt i planhandlingen.

Schakt för brandgasventilation

Trafikverket anser att de ytor som krävs för brandgasventilation ska finnas inom Västlänkens tillåtlighetskorridor och därmed återfinnas i samrådshandlingarna och avsättas i detaljplanens plankarta. Ytor för brandgasventilation, 2 x ca 60 kvm, ska placeras i nordvästra hörnet av Haga kyrkoplan samt öster om Hagakyrkan, strax norr om befintlig transformatorstation i parken. De gallerförsedda schakten slutar i princip i marknivå och har placerats så att de inte ska störa de delar av parken som utnyttjas mest.

Trafikverket motser inte att det även finns en större yta för brandgasventilation utanför Smyrnakyrkan men det måste tydligt framgå av planhandlingarna att det är kommunen som är ansvarig för genomförandet.

Lanterniner i Hagaparken

Vid Haga stations norra uppgång skapar ljusinsläpp en relation till och en orientering i förhållande till kulturmiljön ovan mark (trädkronor och kyrkan). Det är det enda ställe där station Haga kan uppnå dagsljus ned till plattform.

Rätt utfört kommer ovan jord och under jord att berika varandra och det finns många exempel på hur nya, känsliga tillägg i gamla kulturmiljöer faktiskt förhöjt den totala upplevelsen av miljön.

Cykelparkering under mark och uppgång från cykelgarage

I norra stationsuppgången tillåter konstruktionshöjden utrymme för en underjordisk cykelparkering. I Trafikverkets åtagande ingår ej att genomföra den extra entré som krävs i Allén för cyklar och inte heller det underjordiska cykelgarage som föreslås i stationens mellanplan. För detta krävs finansiering av annan part än Trafikverket. Det måste tydligt framgå av planhandlingarna att det är kommunen som är ansvarig för genomförandet.

Placering av entrétrappa i norra delen av Haga Kyrkoplan

Det måste tydligt framgå av planhandlingarna att kommunen är ansvarig för genomförandet av entrétrappan. Då entrén föreslås få en enkel utformning utan väderskydd måste det säkerställas att den utformas så att vatten hindras från att tränga in i Västlänkens anläggning, framförallt vid ett 100-årsregn.

Naturmiljö

Trafikverket och staden arbetar med att ta fram handlingsplan för vilka träd som ska bevaras och vilka som ska ersättas med nya. Målet är att handlingsplan ska finnas i samband med detaljplanens antagande.

Kulturmiljö

Trafikverket önskar att staden och Trafikverket i det fortsatta arbetet med Västlänken tillsammans kan arbeta för att negativa konsekvenser så långt möjligt begränsas för kulturmiljön och stadsmiljön. I detta arbete kan ingå hur de fornlämningar som berörs kan införlivas, bevaras och synliggöras.

Kommentar:

Schakt för brandgasventilation

Efter Trafikverkets bearbetning av bland annat brandgasschaktens placering så utgår placeringen av schakt på Haga Kyrkoplan. Dessa placeras istället på torget utanför Smyrna. Trafikverket är ansvarigt för genomförandet eftersom schaktet tillhör Västlänkens anläggning.

Lanterniner i Hagaparken

Inga ljusschakt placeras på Haga Kyrkoplan med hänsyn till riksintresset för kulturmiljö. Ljusschakt föreslås istället placeras väster om uppgången i Kungsparken och regleras i plankartan.

Cykelparkering under mark och uppgång från cykelgarage

Diskussioner pågår mellan Staden och Trafikverket kring exakt gränsdragning för ansvar bland annat avseende den föreslagna cykeltrappan och parkeringen. Efter en överenskommelse ska cykeltrappan däremot ingå i ansökan om vattenverksamhet som Trafikverket ansvarar för. Detta framgår i planbeskrivningen.

Placering av entrétrappa i norra delen av Haga Kyrkoplan

Uppgången på Haga Kyrkoplan har utgått ur planförslaget.

Kulturmiljö

Staden och Trafikverket fortsätter att arbeta med frågor som rör kulturmiljön och åtgärder som kan minimera en påverkan på dessa. De åtgärder som vidtagits sedan samrådet beskrivs i planbeskrivningen, se även sammanfattningens tematiska svar under rubrikerna Kulturmiljö och arkeologi, Träd och grönområden samt Uppgång Kungsparken.

I övrigt noteras synpunkterna.

21. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra.

22. Västtrafik AB

Västtrafik har för avsikt att bygga en bytespunkt vid Trafikverkets huvuduppgång från station Haga. Västtrafik har deltagit aktivt i detaljplanearbetet och under arbetets gång fört fram sina önskemål.

Enligt detaljplanen är byggrätten placerad på kvartersmark vilket Västtrafik anser är en fördel vid tecknandet av fastighetsavtal. Men inom den angivna bruttoarean är det inte möjligt att tillgodose de funktioner Västtrafik önskar inrymma i knutpunkten för station Haga. Ytterligare bruttoarea önskas därför i markplan. Följande är viktigt att få tillstånd i Västtrafiks del:

- Ytor i markplan som täcker behovet för väntande resenärer. Västtrafiks resenärer kommer att vänta längre i vänthallen ovan mark för byte till stadstrafiken än vid tågplattformarna. Väntytorna ska ha god uppsikt över hållplatserna och vara tillgängliga för alla.
- Bemannad service i anslutning till väntytorna i markplan. Västtrafik är den enda aktören som kan tillgodose det kravet genom kiosk/kafé i anslutning till vänthallen i markplan. Kompletterande ytor som krävs är lager, soprum, wc, omklädning etc. Alla dessa funktioner kräver yta i markplan.
- Plats för trafikinformation med information om anslutande linjer, avgångar och förseningar. Den grafiska utformningen av informationen samordnas med Trafikverket och ska vara tillgänglig för alla.

För att säkerställa möjligheten till ett eventuellt framtida accessystem, som skulle kunna betyda att mellanplanet tillhör de delar av stationen som är tillgängliga för resenärer, behövs ytor i markplan. Är i dagsläget inte tillräckligt väl utrett men kan ses som ett möjligt framtida önskemål.

Utöver ytorna för resenärsservice finns även ytterligare krav och önskemål som kräver ytor i markplan:

- Trafikverket har ett dimensionerande krav på +5°C som lägsta inomhustemperatur. För att säkerhetsställa god arbetsmiljö inom resenärsservicen krävs ett inomhusklimat som är någorlunda dragfritt och temperatur på ca 15-20 °C. Pga. buller bör rulltrapporna avgränsas gentemot väntytorna. Detta kan ske med ett glasparti. Det möjliggör också separata öppettider för Trafikverkets och Västtrafiks verksamheter. Avgränsningen minskar den möblerbara ytan i markplanet. Västtrafik vill ha resenärsservicen som dragfritt med inomhusklimat på 15-20 °C. Buller från rulltrapporna bör avgränsas gentemot väntytorna mm. Detta kan ske med ett glasparti. Det möjliggör också separata öppettider för Trafikverkets och Västtrafiks verksamheter. Avgränsningen minskar den möblerbara ytan i markplanet. För att säkerhetsställa ett acceptabelt inomhusklimat behöver separata teknikytor för ventilation, värme och el placeras i mellanplanet och förbindas med separata, tillkommande schakt i markplan. Trafikkontoret har önskemål om att flytta det befintliga signalhuset vid Parkgatan till station Haga med krav på separat tillträde utifrån vilket också kräver yta i markplan.
- Park- och naturförvaltningen har önskemål att de offentliga toaletterna som nu finns i en separat byggnad vid Pustervik inryms i stationsbyggnaden vid Haga. Önskemålet är också att toaletterna är tillgängliga utifrån.
- Inom kvartersmarken vid Haga station planerar Trafikverket dagsljuslanterniner och öppna schakt mellan stationsrummet i mellanplan och markplan. Västtrafik förutsätter att dessa ytor inte räknas in i bruttoarean för byggrätten.

I detaljplanen finns en byggrätt om 450m² varav Trafikverkets stationsentré upptar 290m² för kommunikation och tekniska anläggningar. Mot bakgrund av ovanstående funktioner ser Västtrafik svårigheter att skapa en funktionell, trygg och attraktiv bytespunkt inom den kvarstående ytan på 160m². Västtrafik anser att byggrätten i markplan behöver öka med ytterligare minst 150m² vilket ger Västtrafik totalt cirka 300-400m², varav cirka 300m² ligger i markplan.

Västtrafik anser att det i planen illustrerade trafikförslaget inte är tillräckligt genomtänkt och bearbetat. Västtrafik förutsätter att det utrymme som är angivet i detaljplanekartan är tillräckligt tilltaget för att inrymma de nödvändiga funktionerna kollektivtrafiken behöver för att trafikera Sprängkullsgatan, Parkgatan och Nya Allén. Västtrafik ser fram emot att i nästa skede i planprocessen medverka i framtagande av förslag till trafiklösning.

Kommentar:

Staden, Västtrafik och Trafikverket arbetar med frågan om att optimera ytorna inom byggrätten för stationsbyggnaden i Kungsparken. Staden har gjort en avvägning mellan riksintresset för kulturmiljö och det framtida riksintresset för järnväg (Västlänken). I detaljplanen ställs höga krav på utformning och anpassning genom gestaltungsprinciper och i gestaltungsprogram. För utförligare svar se sammanfattningens Tematiska svar angående Uppgång Kungsparken.

Detaljplanen anger runt stationslägena allmän platsmark, där väntytor etcetera kan ingå. Detaljplanen beskriver gestaltungsprinciper och riktlinjer för utformning, men styr inte i detalj ytornas utformning, inte minst med tanke på att byggnationen är tänkt att ske först om 7-8 år. Staden kommer att utforma dessa med hög kvalitet och tillgänglighet i samråd med Västtrafik.

Genom markanvändningen centrumändamål tillåts verksamheter som till exempel kiosk och café med tillhörande utrymnen. Hur ytorna inom byggrätten ska disponeras läggs inte fast i detaljplanen, men järnvägsändamålet kommer att ha företräde. Staden och Västtrafik kan genom avtal reglera utformning och tillgänglighet för exempelvis allmänna toaletter.

I övrigt noteras synpunkterna.

Sakägare

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret. Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som ”fastighetsägare” för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

23. Akademiska hus, Haga 22:1

Illustrationen på sidan 50 av en möjlig byggnadsvolym väcker fler frågor än den besvarar. Redovisningssättet kan misstolkas som förslag till en byggnad avseende höjd och volymsuppbbyggnad etc. I första hand föreslår vi att illustrationen utgår, i andra hand görs mer abstrakt.

Cykelparkering inom ”Handelskvarteret” (P1) endast för Handelshögskolans eget behov.

Kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med illustration av vinnande förslag ifrån genomförd arkitekttävling, då denna som planerat avgjorts innan beslut om granskning.

Plankartans bestämmelse reglerar inte ägandeskapet i sig, utan frågorna kring föreslagna cykelparkeringar kommer att lösas i avtal mellan Staden och Akademiska hus. Bedömningen kvarstår dock att det vid Handelshögskolan råder det brist på ytor i markplan för att klara den cykelparkering som krävs för både Västlänken och Handelshögskolans utökning. Därför föreslås ett cykelgarage får både Västlänkens resenärer och Handelshögskolans elever och personal i den nya byggnaden.

24. Almgren Fastighets AB, Vasastaden 8:1**Påverkan under byggtid**

Det är av största vikt att grundvattennivån bibehålls och säkerställs under hela projektet, såväl under själva byggnationen som vid färdig Västlänk, för att inte byggnadens grundläggning skall komma till skada. Fastighetsägaren begär att Göteborgs Stad och Trafikverket säkerställer grundvattennivån under hela perioden samt att mätningar av byggnadernas sättningar respektive grundvattennivåerna mäts kontinuerligt under så lång period som möjligt.

Det är även av största vikt att vibrationerna från schaktarbeten och sprängningar minimeras med hänsyn till fastighetens grundläggning samt boendemiljön.

Avvägningsmätningar för Vasastaden 8:1 finns att tillgå från tidigt 1980-tal fram till idag.

I byggnaden finns ett flertal bostäder samt en restaurangverksamhet som är beroende av god tillgänglighet under hela byggprocessen. Även ljud- och nedsmutsning kring byggarbetsplatserna under byggprocessen måste beaktas. En dräglig boendemiljö respektive rimliga förutsättningar för verksamheter i området måste säkerställas.

Återvinningsstation

Föreslagen placering för återvinning är belägen ca 10 meter från sovrumsfönster på Haga Kyrkogata 4. Placeringen medför en kraftigt försämrad boendemiljö för boende. Återvinningsplatsen behöver placeras i annat läge, förslagsvis i anslutning till fastighet som innehåller verksamhetslokaler och ej bostäder.

Utformning av allmän plats

Föreslaget torg mellan Parkgatan och Storgatan är ett värdefullt och välkommet tillskott i området. Idéskissen i samrådshandlingen visar en trevlig utformning av torget, dock bör cykelparkering placeras i anslutning till grönytorna och torget användas till folkliv med uteserveringar mm. Föreslagna brandgasschakt begränsar dock användningsmöjligheterna av torget och förfular detsamma. Vi ifrågasätter även Trafikverkets rätt att förlägga tekniska anläggningar utanför tunnelkorridoren. Brandgasschakten bör istället integreras i de kommande byggnaderna.

Kommentar:**Påverkan under byggtid**

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

Återvinningsstation

Återvinningen flyttas till det föreslagna läget för att skapa en bättre entré till parken från Bellmansgatan. För att uppnå en god återvinning i staden krävs det att återvin-

ningsstationen ligger med närhet till bostäder för att skapa goda förutsättningar för att återvinna genom att göra det enkelt och tillgängligt. Närområdet är redan exploaterat och brist på andra alternativa lägen råder. Av denna anledning kvarstår det föreslagna läget på återvinningsstationen. Med anledning av Haga Kyrkoplans höga kulturhistoriska värde, som skyddas i planen, bör återvinningsstationen ges en ny och hög gestaltning i samband med flytten.

Utformning av allmän plats

Frågan om placering av cyklar studeras i planarbetet. Torget föreslås utformas i första hand för vistelseytor. Cykelparkeringar integreras på torgytan för att framförallt minska en påverkan på parkmiljöerna som ges starkt skydd i detaljplanen.

Brandgasschakt måste ges en lämplig placering där de ges bästa möjliga effekt vid händelse av brand i Västlänken/Stationen. Det är inte tekniskt möjligt att integrera schaktet i nya byggnader i norr och söder, och ett alternativt läge i parken har tidigare studerats men valts bort på grund av påverkan på kulturmiljön och ingreppet i parken. Placeringen föreslås därför till torget framför Smyrnakyrkan. Staden är dock mycket mån om att schakten ges en hög gestaltning anpassad till stadsmiljön förslagsvis med en konstnärlig gestaltning. Med en hög gestaltning bedöms brandgasschaktet kunna bidra positivt till torgmiljön. Trafikverket lyfter även i sitt gestaltungsprogram tillhörande järnvägsplanen flera exempel på hur schakt kan utformas och gestaltas för att passa in i en stadsmiljö.

I övrigt noteras synpunkterna.

25. Brf Bellman, Vasastaden 9:1

Byggtid

Om trafikomläggningen under genomförandetiden kommer att ske via Haga Kyrkogatan och/eller Bellmansgatan påverkas dels boendemiljön mycket negativt med ökat buller och insyn, och dels hela flödet av gångtrafikanter från/till Haga Kyrkoplan negativt. Det blir en barriär under lång tid och samtidigt en trafikfarlig miljö, inte minst med tanke på att det är många barnfamiljer som nyttjar den närbelägna lekparken från tidig morgon och så länge det är ljust ute.

Yttrandet efterlyser:

Vilka åtgärder som är möjliga för att minska buller, insyn och motverka försämrad luftmiljö vid en eventuell trafikomläggning till Haga Kyrkogatan/Bellmansgatan.

Vilka åtgärder som vidtas för att minska risken för grundvattensänkningar och sättningskador och hur eventuella skador kommer att ersättas.

Hur stomljudd förebyggs under byggtid och drift och vilka åtgärder som kan göras om de uppstår.

Om det finns ökad risk för skadedjur på grund av byggnationen och hur eventuella åtgärder till problem skall finansieras.

Hur eventuella kommande skador på fastigheter skall rapporteras.

I ett separat yttrande skriver föreningen att de önskar att den instans som ersätter eventuella skador på fastigheten skall teckna en försäkring på fastigheten. Försäkringen skall tecknas i ett fristående bolag som ej är knutet till kommunen/Trafikverket eller juridisk person som är involverad i Västlänken.

Trafik

Föreningen ser positivt på planen att Haga Kyrkogata ska bli en lokalgata med ett gång- och cykelstråk efter genomförandetiden och bistår gärna med utvecklingen av Haga Kyrkogata som lokalgata.

Vidare efterfrågar föreningen var det finns möjliga ersättningsplatser för parkeringarna som tas bort på Haga Kyrkogata.

Kommentar:

Byggtid

Ingen ökad risk för skadedjur finns under byggtiden. För fler kommentarer gällande byggtiden se sammanfattningens Tematiska svar Påverkan under byggtid.

Trafik

I planbeskrivningen och Trafik PM beskrivs mer ingående kring hur parkering hanteras inom detaljplanen. Det finns begränsat med utrymme för parkering i området och platserna kan inte ersättas inom detaljplanens område.

I övrigt noteras synpunkterna.

26. Fastighetsägare Brf Tre länkar, Vasastaden 10:4

Styrelsen framför följande:

Kulturmiljö

Kulturhistoriska värden riskerar att för all framtid förstöras i samband med byggnationen och kulturhistoriskt värdefulla miljöer går förlorade.

Byggtid

Boendemiljön kring station Haga försämras avsevärt under den mångåriga byggnadstiden avseende luftkvalité, buller, trafik och framkomlighet. Ingenting under samråds- och utställningstiden har framkommit där man beaktat de olägenheter för de intillboende som otvetydigt projektet kommer att medföra.

Tågtunnelns dragning i direkt anslutning till fastigheten kommer att medföra vibrationer vid tågtrafik samt uppenbar risk för påverkan för de intilliggande fastigheternas grundläggning då dräneringsproblematiken ej är säkerställd vilket med all sannolikhet innebär sprickbildningar på många kulturhistoriskt intressanta byggnader

Föreningen undrar vad de återställningsarbeten som Trafikverket har sagt skall pågå från 2024 till 2026 kommer att innebära.

Möjlighet till ersättning och återställande av skador är begränsad till 10 år vilket kommer att leda till ett försämrat marknadsvärde för fastigheterna.

Bygget kan medföra grundvattensänkning i Hagaområdet, vilket kan påverka rustbäddar och pålningar under fastigheter med risk för sättningsskador som följd.

Fastigheten kommer att påverkas av vibrationer och buller i samband med spontning och pålning. Vibrationer kommer att uppstå vid sprängning av tåg- och servicetunnlar under huset. Det kommer att vara risk för stomljudsstörningar i fastigheten och risk för sprickbildningar och sättningar.

Allén/Parkgatan samt korsningen Allén/Sprängkullsgatan kommer att vara avstängd/begränsat tillgänglig under relativt lång tid. Temporära omläggningar kommer att göras men oklart hur länge och vilken kapacitet som under den tiden kommer att finnas.

Bygget av stationsuppgång Haga/Handels innebär att Vasagatans södra körbana (riktning från Sprängkullsgatan mot Vasa) kommer att vara avstängd. Trafik måste ledas om, troligtvis via Lilla Bergsgatan och Haga Kyrkogata, dvs. i direkt anslutning till vår fastighet.

Risker

Risk finns för vibrationer vid tågpassager när tunneln är i drift. Likaså finns risk för att störande stomljuds vibrationer i fastigheten eventuellt kan uppstå.

Kommentar:

Kulturmiljö

För kommentarer gällande kulturmiljö se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Kulturmiljö och arkeologi.

Byggtid

För kommentarer gällande byggtid, ersättningsfrågor och skador se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.

De återställningsarbeten som Trafikverket ska utföra under åren 2024 – 2026 är återställning av marken som påverkats under byggtiden. Det handlar till exempel om återplantering av gräs och träd i parkmiljö. Detta beskrivs vidare i Trafikverkets Järnvägsplanhandlingar.

Risker

För kommentarer gällande risk för vibrationer under drifttiden se kommentar till yttrande nummer 1.

I övrigt noteras synpunkterna.

27. Brf Ymer, Vasastaden 10:9

Översänder, med några förändringar i formuleringarna, samma yttrande som redovisas under yttrande nummer 31.

Föreningen tillägger även att de anser att husen i Vasastaden, Vasagatan och Haga Kyrkogata är av riksintresse då de är upptagna i en bevarandeplan. Järnvägstunneln går under föreningens fastighet, Haga Kyrkogatan 16, intill den planerade stationsuppgången. Föreningen har inga och vill inte ha några sättningsskador på fastigheten.

Kommentar:

För kommentar till de synpunkter som återfinns i yttrande nr 31, se kommentarer till yttrande nr 31.

Vasastaden och Haga ingår som helhet i riksintresset för kulturmiljö, Göteborgs innerstad (Haga samt Stenstaden). Det framgår av planhandlingarna. Se även sammanfattningens Tematiska svar angående Kulturmiljö och arkeologi.

28. Göteborgs Stads Parkering AB

Då bolaget arrenderar markparkeringarna på Pusterviksplatsen hade bolaget gärna deltagit i ett tidigare skede i framtagandet av planen. Bolaget ser negativt på att platser tas bort utan möjlighet till ersättningsplatser i närheten då de idag har en hög beläggning och det är en stort resande till, från och genom Haga. Att det finns möjlighet att byta färdväg ser bolaget som något mycket viktigt för att främja de förändrade resvanorna.

Centrum har redan idag ett underskott av parkeringar, vilket försvårar för området. Att ytterligare platser tas bort kan ha stor negativ påverkan för området.

Bolaget ser positivt på tillskapandet cykelparkeringar i närheten till stationen och dess uppgångar. Dock väcks tveksamhet i att anlägga dessa under mark, dels för att det är dyra anläggningar med stora investeringar med tveksam möjlighet till intäkter, dels för att cykelparkeringarna kan uppfattas som otrygga under mark.

När detaljplanearbetet med intilliggande detaljplan vid Pusterviksplatsen påbörjas förväntar sig Parkeringsbolaget bli inbjudna i arbetet.

Kommentar:

För kommentarer gällande planläggning av Pusterviksplatsen se kommentar till yttrande nr 1. Parkeringsbolaget kommer att få information om medverkan i planarbetet när ev. planering av Pustervik är aktuell.

Vad gäller underskottet på parkeringsplatser i centrumområdet är det känt, men denna detaljplan utgår också ifrån Stadens Trafikstrategi som anger att biltrafiken ska minska med 25 % medan cykeltrafiken ska tredubblas. Frågan beskrivs närmare i planbeskrivningen under rubriken Trafik och parkering och i Trafik PM tillhörande planhandlingarna.

För kommentarer gällande cykelgarage se svar till Trafikverket under 20 ovan.

29. Higab, Haga 715:32 och Inom Vallgraven 71:2

Besiktningar och mätningar

Med erfarenhet från byggnationen av Götatunneln är det mycket viktigt att besiktningar och mätningar sker kontinuerligt under hela projektets gång. En plan för hur detta ska genomföras och vilka kriterier som ska gälla för olika fastigheter och områden bör utredas och redovisas.

För fastigheter som ligger inom "korridoren" eller i dess närhet anser vi att mätningar och besiktningar ska ske ett antal år före byggstart, kontinuerligt under byggskedet samt ett antal år efter byggskedet med ett minimum av 10 år efter godkänd slutbesiktning och åtgärdande av eventuella skador, viktet kan anses som en normal tid för att kunna bedöma eventuella slutliga sättningskador.

Besiktningarna och mätningar bör vara dokumenterade och skriftligen godkända av huvudmannen för Västlänken. Utöver okulärbesiktningar bör varje fastighet dubbas och avvägas samt grundvattennivån mätas. Detta bör vara ett krav i detaljplanens genomförandeavtal.

Byggtid

Det är av yttersta vikt att påverkan för våra hyresgäster och pågående verksamheter minimeras. I god tid före byggstart måste hänsyn tas till varje enskild fastighets förutsättningar.

Hur och på vilket sätt påverkan för verksamheterna förebyggs och minimeras bör redovisas skriftligen. Detta bör vara ett krav i detaljplanens genomförandeavtal samt utredas övergripande i detaljplaneskedet.

Det är viktigt att i detaljplaneskedet utreda vilken påverkan arbetstrafiken till och från arbetsområdet får på fastigheter som ligger inom detaljplaneavgränsningen eller i dess närhet och som kommer att påverkas av ökat buller, vibrationer m.m. och hur eventuella skador och påverkan på dessa undviks/minimieras.

Det bör framgå i detaljplanen före utställning vilka trafikvägar genom staden som förväntas användas samt vilka trafikmängder respektive väg kommer att belastas med.

Grundläggningsförhållanden

Enligt detaljplanen kommer fastighetens grundläggning beröras direkt av Västlänkens tunnelplacering. Val av teknisk lösning måste göras så att fastigheten inte påverkas. Både i utförandeskedet men även långsiktigt.

Eliminering av risker i form av kortsiktiga och långsiktiga skador måste säkerställas och utredas i detaljplaneskedet.

Dessa risker är exempelvis:

- Sättnings-skador
- Fördrjning av framtida grundförstärkningsåtgärder, exempelvis måste det säkerställas att fast berg med befintlig hållfastighet bibehålls under fastighetens hela grundläggningsyta.
- Grundvattensänkning som långsiktigt skadar fastighetens grundläggning.

Eventuella val av tekniska lösningar och konsekvenser av dessa måste redovisas och samrådats med fastighetsägaren. Slutlig lösning måste godkännas av båda parterna före utförande. Detta bör vara ett krav i detaljplanens genomförandeavtal.

Angöring till fastigheten samt på- och avstigningszon

På plankartan saknas område för infart/angöring till fastigheten. I byggnaden finns idag bl.a. förskoleverksamhet. En på- och avstigningszon måste tillskapas på/vid förslagsvis Haga Kyrkgata.

Fastigheten måste kunna försörjas via transporter för ex. gods och sophantering. Kan inte infart i direkt anslutning till byggnaden lösas måste en lastzon på förslagsvis Haga Kyrkogata tillskapas.

Komplementbyggnader

Uppförande av komplementbyggnader (ex. sophus) måste tillåtas i anslutning till byggnaden. Är inte detta möjligt i direkt anslutning till byggnaden måste avsatt område för återvinning vid Haga Kyrkogata utökas för att medge uppförandet av komplementbyggnader.

Övrigt

Fastighetsägaren ser det som mycket positivt med en ny koppling (bro) över kanalen mot "Pedagogen" och det stråk som skapas genom Kungsparken och vidare i Haga Kyrkogatans riktning.

Kommentar:

Besiktningar och mätningar

För kommentarer se sammanfattningens Tematiska svar Påverkan under byggtid.

Byggtid

Gällande trafiken i området så ansvarar Trafikverket för trafiken under byggskedet. I detaljplanen beskrivs hur den är tänkt att lösas under driftskedet, efter ett genomföra-

de av planen. För kommentarer gällande trafik under byggskedet se sammanfattningens Tematiska svar Påverkan under byggtid.

Grundläggningsförhållanden

För kommentarer se sammanfattningens Tematiska svar Påverkan under byggtid.

Angöring till fastigheten samt på- och avstigningszon

En skyltad på - och avstigningszon regleras inte i detaljplan, men föreslås längs Vasagatan i enlighet med Trafikhållningsplan. Planen justeras så att varutransporter är möjliga till fastigheten/verksamheten och delar av det föreslagna utfartsförbudet utgår.

Komplementbyggnader

På grund av Haga Kyrkoplans känsliga park och kulturmiljö, som ges starkt skydd i planen, bedöms inte kompletterade byggnader som lämpliga att uppföra. I första hand bör möjligheten ses över inom den befintliga byggnaden för dessa utrymmen.

I övrigt noteras synpunkterna.

30. Smyrnaförsamlingen i Göteborg, Vasastaden 1:2 och Vasastaden 1:4

Synpunkterna framförs gemensamt från fastighetsägare och boende i fastigheterna.

Parkering

Redan idag är det stor brist på parkering för de boende i området och för besökare till kyrkans verksamheter. Parkeringsplatserna på Haga Kyrkogata ska vara kvar istället för att ersättas av en ny cykelväg. Befintlig cykelväg finns längs Sprängkullsgatan som förbinder Vasagatan/Övre Husargatan med Nya Allén. Avståndet mellan dessa parallella cykelvägar skulle bli ca 130m.

Byggtid

Störningarna under byggtiden i form av buller och vibrationer önskas minimeras. De boendes miljö måste säkerställas. Att verksamheter som hålls i lokaler på fastigheten är också mycket känsliga för buller och vibrationer inte inskränks på grund av detta.

Tillgängligheten under byggtiden upprätthålls på ett tillfredställande sätt särskilt med tanke på äldre och funktionsnedsatta.

Då fastigheternas byggnader är grundlagda ovan släntberg, med ett lerdjup för Vasastaden 1:4 på mellan 15-35 m, ger rörelser i leran upphov till skakningar i byggnaderna. Idag sker detta främst på grund av trafiken på Parkgatan, framförallt vid korsning av Viktoriagatan. Vasastaden 1:2 är grundlagd på rustbädd med korta pålar. Vasastaden 1:4 med träpålar till berg samt dito med betongpålar på tillbyggnaden som byggdes 1982.

Fastighetsägaren vill ta del av och kunna påverka kontrollprogram för mätningar av rörelser i fastigheter och byggnader samt mätningar av grundvatten innan byggstart, under byggandet och under efterföljande uppföljningsperiod.

Då innertakkonstruktionen i stora kyrksalen består av ett putsat tak, nedpendlat från yttertaket, är det viktigt med mätning av rörelser för att undvika skador samt säkerställa att inga olyckor inträffar när människor vistas i lokalen.

I fastigheten finns golvmaterial av sten, framförallt i allmänna utrymmen, såsom hallar och trappor. De putsade fasaderna, samt stuckaturer i fastigheten Vasastaden 1:2 är också känsliga för rörelser.

Övrigt

Fastighetsägaren önskar mer information om vad som kan och skall hända framför fastigheten på Haga Kyrkogata 2, där planbeteckningarna (T₁), dagvatten n₁ och ventilation f₁ finns markerade.

Tillgängligheten till kyrkans lokaler är viktig då verksamheten har besökare med funktionshinder.

Det är viktigt att snabbt och säkert kunna utrymma samlingslokalerna vid eventuell brand. Att området mot Hagaparken är öppet och tillgängligt är därför särskilt för viktigt med hänsyn till den stora trafik som är på Parkgatan.

Kommentar:

Parkering

Cykelbanan har tagits bort ur förslaget gatan föreslås få blandtrafik för bil och cykel. En lokal trafikföreskrift kommer att ge cyklister rätt att köra mot enkelriktningen. I förslagets utformning har värdet av att stärka parken och kulturmiljö och skapa tydligare och bättre stråk för gående i nord-sydlig riktning ansetts vara av stor betydelse. Se även svar till Trafiknämnden under 11 ovan. Planbeskrivningen och den till detaljplanen kopplade underlagsrapporten Trafik PM beskriver närmare resonemanget kring parkering, behov och underlag.

Byggtid

För kommentarer se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.

Övrigt

Torget utanför kyrkan har utgått ur detaljplanen. Under torget finns dock fortsatt möjlighet att anlägga ett magasin för dagvatten. På torget får även en ventilationsanordning tillhörande järnvägen uppföras, vilket regleras i Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken och detaljplan för järnvägstunneln Västlänken, som antagits av kommunfullmäktige den 28 januari 2016, men som för närvarande är överklagad. I gestaltningsprogram för såväl Järnvägsplanen som detaljplanerna för järnvägstunneln Västlänken ställs krav på att schakt ska ges hög gestaltning.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret. Hyresgäster i form av bolag och föreningar etc. har namngivits. Bostadsrättsinnehavare och hyresgäster 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.

31 & 32. Skrivelser undertecknade av 6 stycken boende

Skrivelse 1

Boende på Haga Kyrkogata 14A

Boende på Vasagatan 5A

Boende på Vasagatan 5A

Boende på Vasagatan 5A

Boende på Vasagatan 5A

Skrivelse 2

Boende på Vasagatan 5A

Två skrivelser med liknande innehåll har inkommit. Nedan redovisas först en sammanfattning av hela den gemensamma delen ur skrivelserna och därefter skrivelsernas unika delar. Fler personer som inkommit med skrivelsen redovisas under kategorin *Övriga*.

Gemensamma delen ur skrivelserna

Behovet av Västlänken med station i Haga motiveras av en rad fraser som inte vilar på vetenskaplig grund och saknar relevans i allvarligt menad samhällsplanering. Inga motivering redovisas för behovet av stationen.

Planen strider mot Miljöbalken 3 kap 6 §

Som framgår av underlagsrapporter om kulturmiljö så innebär planförslaget allvarlig konflikt med följande riksintressen varav vissa delvis elimineras.

- Kulturmiljövård
- Fornlämningar
- Byggnadsminnen
- Områden utpekade i det kommunala bevarandeplanen

I detaljplanebeskrivningen sägs att Västlänkens korridor, alternativ Haga- Korsvägen via Älvstranden är utpekad som Markreservat för kommunikation och därmed ingår i riksintresset för kommunikation enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Samtidigt sägs att Västlänken är ett nationellt och regionalt utpekad stråk. På vilken saklig grund vilar detta påstående?

I all seriös samhällsplanering skall olika intressen vägas mot varandra på ett trovärdigt sätt. Att bygga en station i Haga är en så allvarlig konflikt med olika riksintressen så önskemålet att ett fåtal pendlare (1 % av kollektivresenärerna) skulle tjäna några minuters restid är inget tungt argument. Detaljplanen har ingen formell tydlighet i att just Hagastationen är ett riksintresse. Det är en politisk önskedröm – inte två riksintressen som väger lika tungt.

Planen strider mot bevarandet av riksintresset

Fornlämningen 216:1, Göteborgs innerstad, är ett riksintresse. Detta innefattar bland annat de underjordiska befästningarna vid Rosenlund.

Lämningar efter befästningarna under mark är mycket värdefulla kulturhistoriska dokument.

Västlänkens planerade dragning med byggande i öppet schakt kommer att innebära irreversibla skador på bastion Christina Regina. Bastionen, den utskjutande delen av befästningsvallen, kommer till stor del att grävas bort i linjeschaktet, liksom vallgrav och fältvall i park och alléstråket.

Detta innebär mycket stora både förlorade och skadade värden på fornlämningen.

Planen strider mot Plan- och bygglagen 6 kap 1 §

Planhandlingarna saknar häpnadsväckande nog en genomförandebeskrivning trots att det är själva genomförandet som påverkar de boende i närområdet mest och inte det färdiga resultatet. I genomförandebeskrivningen bör följande dokument/ redovisning framtas för att planärendet skall vara formellt korrekt. Ett formellt fel begåtts när planen saknar genomförandebeskrivning.

Följande skall redovisas:

- exakt vilka träd avverkas för att bygga de bägge stationerna vid Haga och Centralen? Hur kompenseras förlusten av de gamla trädens koldioxidomvandling samt vattenbindningsförmåga? Hur kompenseras förlusten av de skyddsvärda träden och de unika naturvärden som finns i området?
- utmärkning av de ca 200 träd (över hela staden) som kommer att tas bort för att korrekt informera medborgarna.
- hur stora delar av fornminnet RAÄ Göteborg 216:1 kommer att elimineras?
- hur kommer det 30 meter djupa schaktet med transportramper fungera under byggtiden.
- byggområdesgräns inklusive platser för byggbodas, materiallager och parkering för anläggningsarbetare skall markeras. Rymt detta inom plangränsen?
- transportvägar för lastbilar som ska köra bort bergkross, lera och jordmassor skall redovisas och miljökonsekvenser beskrivas.
- redovisning av vilka gator som kommer att få ny störande genomfartstrafik under byggperioden.
- riskanalys avseende risk för översvämning i schaktet, ras, grundvattensänkning, vibrationsskador på befintliga byggnader, störande buller vid sprängning och borring i berget måste redovisas.
- ekonomisk analys av de avvikelser som alltid uppstår i högriskprojekt under byggskedet på grund av oförutsedda händelser som ras, vatteninträngning, oväntade fynd i leran etc.
- redovisning av de stora koldioxidutsläpp som uppstår vid tillverkning av cement, armeringsjärn etc.
- försämrade kommunikationer under byggperioden för spårvagnar, bussar, bilar, cyklister och gående
- många av de boende i närområdet till Hagastationen kommer enbart att uppleva bygginferno under en stor del av sitt liv. Olägenheter som buller, luftföroreningar och svårigheter att ta sig fram kommer att prägla deras vardag. Byggperioden strider mot allmänna hänsynsregler enligt Miljöbalken 2 kap 3 §
- bygginfernot kommer drastiskt sänka fastighetspriserna i Haga, Vasastaden och Annedal. Det handlar om miljarder i förlorade värden för fastigheter och bostadsrätter. Vem ersätter detta?

Genomförandeperioden fram till i bästa fall år 2026 kommer att vara mer påverkande än det färdiga resultatet. Planen måste därför kompletteras med en genomförandebeskrivning med särskild miljökonsekvensanalys eftersom den strider mot Miljöbalken.

Utred alternativ som skyddar våra Riksintressen, träd- och grönområden samt kulturmiljöer i Göteborg

Vi yrkar därför på att detaljplanen för station Haga ändras så att riksintresset respekteras. Exempelvis genom att det öppna schaktets sträckning ändras eller genom att grävning sker tillräckligt djupt under bastionen, så att denna inte skadas.

Vi hävdar att planförslaget främst strider formellt mot Miljöbalken 1 kap 1 §, 3 kap 6 § och Plan- och Bygglagen 6 kap 1 §. Den bör avvisas med hänsyn till konflikt med Riksintressen. Andra alternativ skall utredas som klarar Västlänkens funktion på ett mer hållbart, ekonomiskt och miljömässigt optimalt sätt. Detta har inte gjorts av Trafikverket. Det finns inget dokumenterat utredningsmaterial i ärendet som diarieförts på ett korrekt sätt. Trots flera försök hittar inte ansvariga tjänstemännen alternativstudier. Att alternativ utretts är således helt felaktigt. Västlänkens funktion behövs men sträckningen är fel med en station i Haga.

Synpunkter ur skrivelse 1

Kultur- och parkmiljö

Av de tre planerade stationerna under centrala Göteborg är station Haga den som innebär de utan jämförelse största ingreppen i stadsbilden med förlust av mycket stora kulturhistoriska värden. Hårdast drabbas Kungsparken och Nya Allén längs Vallgraven samt den i söder anslutande Haga Kyrkoplan, en unik grön kil i stadsbebyggelsen som med många storvuxna praktfulla träd utgör ett av innerstadens vackraste minnesmärken från 1800-talet, med höga naturvärden och unika skyddsvärda träd, växter, insekter, fladdermöss, lavar etc. Göteborgs stad värderar parkerna och allén som mycket betydelsefulla historiska uttryck och inte minst som omtyckta rekreationsytor samt en viktig biotop för stadens gröna lunga. Under Kungsparken och Vallgraven ligger välbevarade rester av 1600-talets befästningar. Detta ger Göteborg en framstående plats som ett tidigt exempel på stadsomvandling bland berömda fästningsstäder i Europa. Det oskattbara värde Göteborg har i sitt – även i ett internationellt perspektiv – ståtliga parkbälte vid vallgraven löper stor risk att genom Västlänken bli allvarligt skadat, samtidigt som fästningsverken redan nu konstateras få oåterkalleliga skador. Ingrepp som ger dessa konsekvenser kan och bör starkt ifrågasättas med kännedom om den mycket begränsade samhällsnytta som de planerade stationerna ger. Detta p.g.a. det enligt flera utredningar beräknade blygsamma antalet pendeltågsresenärer till station Haga jämfört med det totala kollektivresandet i detta område, så rikt på stadsliv.

Det är stadens miljövärden man måste utgå ifrån att skydda och inte att Västlänken måste byggas till vilket pris som helst. Framtidens Göteborg blir vad vi nu går med på att göra det till. Vi är skyldiga våra förståndiga och framsynta förfäder som behöll vallgraven och skapade alléerna och parkerna för alla invånares välbefinnande att klokt förvalta detta värdefulla arv – den stadsmiljö vi gärna berömmar oss av att uppskatta och som otaliga turister kommer för att se!

Påverkan under byggtiden

Schakt i lera för tunnelbygget mellan Hagakyrkan och Skattehuset blir 25-30 m djupt och ca 70 m brett. Det kräver att välbevarade fästningsverk under mark från tiden ca 1650-1700 försvinner, Rosenlundskanalens kajer och Rosenlundsbron med anor från 1865 demonteras, skyddsvärda allé- och parkmark grävs bort, ca 100 träd försvinner, varav den största delen anses som skyddsvärda.

Den lösa göteborgsleran är mycket sättningsbenägen och känslig för vibrationer och grundvattenförändringar p.g.a. tunnelarbeten och tunga transporter. Pågående sättningar i närliggande 1800-talsbebyggelse på vardera sidan av Haga Kyrkoplan är relativt blygsamma, men det är stor risk att situationen försämras avsevärt som följd av Västlänksbygget. De äldre husen i Haga och Vasastaden har i många fall bevarats med stora kost-

nader för reparation av skador från tidigare sättningar genom grundvattensänkningar efter anläggning av Televerkets ledningstunnlar m.m. Nya, i värsta fall betydligt större, sättningar efter Västlänksbygget är svåra att förebygga och eftersom skador genom grundvattenförändringar ofta uppstår åratals efteråt kan det bli mycket besvärligt att få Trafikverket att ta på sig ansvaret för allvarliga konsekvenser som drabbar både fastighetsägare och boende. Det finns heller ingen plan för hur man ersätter 3:e part, vid ev. skada, t.ex. i hyreslägenheter. Vid sprängningar för Teletunneln (som mycket liten i jämförelse med Västlänken) så rasade innertaken i flera lägenheter ned.

Sprängning i berget under Hagakyrkan (byggd 1859) och Samhällsvetenskapliga biblioteket (f d Stadsbiblioteket från 1900) förväntas enligt Trafikverket orsaka sprickor i dessa byggnader. Både fasader och inredningar har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Trafikverket och Göteborgs stad lovar att återställa de bortschaktade parkdelarna med både återplanterade gamla träd och plantering med nya, men det är stor risk att skadorna på dagens välväxta parkmiljö blir bestående genom tunnelbygget. Detta konstateras även i Miljökonsekvensbedömningen som gjorts. För ett stort fullvuxet träd (de skyddsvärda som finns i Hagaparken och Kungsparken), behöver man plantera 500-1000 nya för att få samma effekt i koldioxidomvandling.

Även relativt små grundvattensänkningar kan göra att återplanterade större träd inte klarar sig och nya träd inte kan utvecklas lika bra som de nuvarande. Det skulle innebära att denna del av parkerna försätts i ett sorgligt tillstånd som aldrig kan repareras. Dessutom är det så att om Trafikverket får som de vill, kommer flera ventilationschakt från tunneln att placeras i Haga Kyrkoplan samt även en nedgång till stationen, vilket mycket begränsar möjligheterna att återplantera borttagna träd och behålla kvarstående träd.

Påverkan av stationsanläggningen på parkmark

De norra uppgångarna från Västlänken – en vid Pusterviksplatsen och en större i Kungsparken – förändrar båda stadsbilden på varsin sida av Nya Allén. Av dessa är den i Kungsparken ("Bytespunkt Haga") avsedd att vara huvuduppgång. Den är därför tänkt att kombineras med en större spårvagnshållplats än den nuvarande i samma läge tillsammans med en ny busstation. Förändringen lovar man i förslaget ska göras med stor hänsyn till platsens stora historiska värden genom bestämmelser för skydd av kvarstående träd och återplantering av borttagna träd (där utrymme för detta återstår) och utformning av nybyggnader för stationsuppgångar och till stationen hörande tekniska anläggningar.

Sanningen är dock att man offerar betydande parkyta för att få ett stort trafiktorg (som Järntorget) mitt emot Hagakyrkan. När det gäller Haga Kyrkoplan ska planbestämmelser säkra grönyrtornas nuvarande gränser mot gatorna, men andra bestämmelser ska tillåta att parkmark används för en busshållplats med väderskydd vid Parkgatan, en mindre stationsuppgång utan övertäckning i hörnet mot Sprängkullsgatan och tekniska anläggningar vid Haga Kyrkogata. Det finns ingen garanti för att stationsuppgången inte i framtiden ändå får en övertäckning, med eller utan en liten planändring.

För att Bytespunkt Haga ska få rum mellan alléstråket och Hagakyrkan krävs en avsevärd breddning av Parkgatan (denna påstås i planbeskrivningen breddas "något", men i själva verket från ca 20 m till ca 28 m) och därtill föreslås en förstorad hållplats med utrymme kring Västlänkens stationsuppgång – en byggnad som ska göras väl synlig och innehålla Västtrafiks servicefunktioner. Totalt skulle på detta sätt avståndet mellan Haga Kyrkoplan och grönytan norr om Parkgatan öka ca 50 % bara genom öppna hårdytor, med stationsbyggnaden inräknad uppåt 100 %. Genom att den nuvarande yttersta delen av Kungsparken fram till Sprängkullsgatan görs till hårdyta utmed Nya Alléns

sydsida bildas istället för en gata med hållplats mellan två parker en trafikplats typ Järntorget som i norr begränsas av allén, inte av dagens park. Denna del av Kungsparken beskrivs som mindre välbesökt i nuläget p.g.a. trafikstörningar, men man nämner inte att ett staket avskärmar hållplatsen från parken. Busshållplatsen med sin väntkur och den lilla stationsuppgången i Haga Kyrkoplan, båda belägna framför kyrkan, skulle minska parkens estetiska och kulturhistoriska värde.

Västlänken bör överhuvudtaget inte anläggas i en av Göteborgs absolut känsligaste historiska miljöer och värdefullaste centrala grönområden. Det bör ställas som villkor att detaljplanen i betydligt större utsträckning skyddar de idag välbevarade parkmiljöerna Kungsparken- Haga Kyrkoplan och deras av Göteborgs stad så högt värderade sammanhang. I förutsättningen för detta bör stå att stationsuppgångarnas läge och storlek samt de hårdgjorda ytorna rättar sig efter de miljö- och naturvärden som nu finns på platsen. Man måste helt enkelt ompröva:

- behovet av stationsuppgångar i antal och storlek i förhållande till omgivningen, service i anslutning till uppgångarna
- att bytesmöjligheter för resenärer måste ligga samlade på en plats som i detta fall är det mest olämpliga man kan tänka sig mot bakgrund av värderingarna i MKB:n, miljökonsekvensbeskrivningen
- Det är helt orimligt att göra våld på just den ytterst känsliga stadsmiljön framför Hagakyrkan och Nya Allén för att här lägga en stor trafikyta för kollektivresenärer.
- Trafikverket anser att Västlänken och Hagastation är av riksintresse och kan ställas mot riksintresset Fornlämningen 216.1 - Trafikverkets beslut är inte formellt riktigt, eftersom byggandet av stationen är en lokal angelägenhet och inte ett riksintresse.

Synpunkter ur skrivelse 2

”Västlänken är Göteborgs pulsåder som pumpar liv, sätter fart på utveckling, stationer skapar folkliv, regionförstoring, Sahlgrenska inom räckhåll från Haga. Gemensamt bidrar alla de stadsrum där Västlänken möter Göteborg till att stärka och berika regionens urbana känsla, skapa tillväxt och hållbar utveckling. Västlänkens stationer kommer förändra vardagslivet för regionens invånare, beröra många och betyda mycket för både upplevelsen och bilden av Göteborg, fokusera på målbilden, siktet inställt på målet om en tät grön stad.”

Man kan tro att planförfattarna som skriver detta är anställda på en reklambyrå. Att en station i Haga är ett riksintresse är inte sakligt underbyggt på ett trovärdigt sätt. Planen anger inga motiv för en Hagastation. Inte heller anger den hur stationen ska ge en ”grön stad” – när den istället inkräktar på träd och grönområden – som i bästa fall tar 100 år att återställa.

Nollalternativet

I planbeskrivningen redovisas ett nollalternativ dvs. vad som beskriver miljöns sannolika utveckling i området om inte Hagaförslaget genomförs. Nollalternativet skapar en referensram som gör det lättare att särskilja konsekvenser.

Beskrivningen av nollalternativet för Haga är inte sakligt och vetenskapligt nyanserad utan innehåller populistiska påståenden utan verklighetsförankring.

Om inte Hagastationen byggs kommer självklart någon annan variant av pendeltågspår att byggas som spar 10-15 miljarder kronor i investering. Göteborg kommer då kunna

expandera tidigare utan uppgrävning av staden som stoppar exploateringen av t.ex. Gullbergsvass.

Utbyggnadstakten och intresset för att bygga i Göteborg kommer att kunna tillfredsställas tidigare utan en station i Haga som är en bromskloss.

Om något av alternativen kommer genomföras så kan spårvagnssystemet, som är det viktigaste transportmedlet för Göteborgarna kunna öka sin kapacitet med t.ex. Operalänken och därigenom avlasta Brunnsparken som är den stora akilleshälen. Detta inom ett kort tidsperspektiv.

Planförfattarnas påstående att nollalternativet dvs. ingen Hagastation är hämmande och medför negativa konsekvenser för den regionala utvecklingen är en synnerligen osaklig beskrivning.

Det blir ingen tunnelbana för Göteborgare utan en pendel för boende i våra grannkommuner. Detta behöver våra beslutsfattande politiker upplysas om. Det åvilar ett tjänstemannaansvar att vara saklig och ge sådan information.

Sociala konsekvenser

Påstående att miljön norr om Hagakyrkan går från att vara ett trafikproblem till en publik målpunkt som ger flöden och folkliv samt gynnar parken ur ett socialt perspektiv är ett populistiskt påstående. Att stationer under mark gynnar kriminalitet nämns inte med ett enda ord trots att ledande kriminologer hävdar detta i olika studier. Inte heller nämns hur många som antas använda/befinna sig i stationsbyggnaden under jord när det inte är rusningstrafik? Hur många beräknar man kommer att välja att åka 25-30 meter ned i underjorden för att ta tåget istället för en transport ovan jord – när alla studier visar att människor inte känner sig trygga i en sådan miljö?

Hälsa och säkerhet

Nya Allén och Parkgatan föreslås bli bibehållna som stora trafikleder med flöden som en motorväg med buller, luftföroreningar och trafikolyckor som konsekvens. För att kunna komma till Haga och Vasastadens norra delar måste gående korsa dessa trafikleder enligt planförslaget. Varför försöker inte planförslaget dämpa bilismen i Göteborgs viktigaste parkstråk? Inga planer visar heller hur man exakt ska lösa säkerheten för alla som ska korsa denna nya stora trafikpunkt.

Hushållning med mark- och vattenområden

Den lämplighetsprövning som gjorts enligt 2 kap PBL om 3 och 4 kap Miljöbalken vilar inte på saklig grund eftersom önskemålet att ha en station under Hagakyrkan väger lätt mot de tunga riksintressen som finns i området.

Kommentar:

Gemensamma delen ur skrivelserna

För kommentarer gällande den övergripande kritiken mot Västlänken se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

Planen strider mot Miljöbalken 3 kap 6 §

För kommentarer gällande den övergripande kritiken mot Västlänken, kulturmiljövård, fornlämningar och Stadens bevarandeplan se sammanfattningens Tematiska svar.

Inga byggnadsminnen finns inom planområdet, endast byggnader som ingår i Byggnadsinventeringen, Handelshögskolan, Samhällsvetenskapliga biblioteket och Haga Kyrkan (se planbeskrivningen) vilka skyddas i detaljplanen.

Planen strider mot bevarandet av riksintresset

För kommentarer gällande fornlämning se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Kulturmiljö och arkeologi.

Planen strider mot Plan- och bygglagen 6 kap 1 §

Kravet på att en separat genomförandebeskrivning ska upprättas gällde enligt den äldre PBL, PBL 1987:10. Enligt nu gällande PBL, PBL 2010:900, finns inte längre ett krav på en separat genomförandebeskrivning, 4 kap. 31 §. Genomförandefrågorna beskrivs som en del i planbeskrivningen.

För kommentarer gällande vilka träd som berörs av genomförandet se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Träd och grönområden. Planbeskrivningen har också kompletterats och förtydligats avseende vilka träd som påverkas av detaljplanens genomförande.

I MKB på s. 33 redovisas på en karta planområdet i förhållande till bland annat fornlämningar. Fornlämningarna kommer inte att elimineras. För fler kommentarer gällande fornlämningen se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Kulturmiljö och arkeologi, se även svar till Länsstyrelsens yttrande under 16. ovan.

Flera synpunkter har gällt byggtidens konsekvenser. Detaljplanen beskriver driftskede, alltså en situation efter att Västlänken har invigts. Byggtiden hanteras i järnvägsplanen som Trafikverket tar fram, vilken ställdes ut i december 2014, tillstyrktes av Länsstyrelsen den 26 augusti 2015 och fastställdes av Trafikverket den 28 april 2016. För kommentarer gällande byggtiden se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.

Trafikverket har tagit fram kostnadsbedömningar där en beskrivning av både förutsedda och oförutsedda risker ingår. Riskerna kan tex vara konjunkturförändringar eller ändrade förutsättningar eller händelser under byggskedet. För ytterligare information hänvisas till Trafikverket.

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram tillhörande detaljplanen som beskriver konsekvenserna av planens genomförande.

För kommentarer gällande alternativ se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken samt Handläggning.

I övrigt noteras synpunkterna.

Synpunkter ur skrivelse 1

Kultur- och parkmiljö

För kommentarer gällande kultur-, parkmiljö och riksintresset se sammanfattningen och svar till yttrande 67. Trädplan nedan.

För kommentarer gällande befästningarna se tidigare kommentarer till yttrandet.

Påverkan under byggtiden

För kommentarer gällande byggtiden se sammanfattningen.

Påverkan av stationsanläggningen på parkmark

För kommentarer gällande uppgången i Kungsparken, bytespunkten och förhållandet till parkmiljön se sammanfattningen. Planbeskrivningen har även förtydligats i sin beskrivning av platsernas och byggnadens utformning.

Detaljplanen reglerar det som utformningsmässigt är möjligt enligt PBL (Plan- och bygglagen, 4 kap 32 § tredje stycket) som inte ger möjligheter till detaljregleringar utöver ett säkerställande av planens syfte.

Eftersom hållplatsytan på norra sidan av Parkgatan efter ombyggnationen övergår i en gångyta, där uppgången till stationen kommer att ligga, är det svårt att jämföra hur stor breddningen av sektionen blir. Vid jämförelse av dagens sektion med förslagets, från kantstenen på södra trottoaren till hållplatsytan på norra sidan så breddas sektionen ca 7 meter. Detta för att ge mer plats för perronger och öka tillgängligheten vid hållplatserna samt för att göra plats åt en fungerande kollektivtrafiklösning med spår-vagn och buss. Förslaget öppnar upp sektionen och tar bort de barriärer som idag finns mellan parkområdet och hållplatsytorna.

Uppgången från stationen på Haga Kyrkoplan har utgått ur förslaget.

Hållplatsen vid Haga Kyrkoplan ska enligt krav i detaljplanen underordnas den känsliga park- och kulturmiljön, som ges starkt skydd i detaljplanen, i sin utformning. Hållplatsen bedöms inte minska kyrkans estetiska eller kulturhistoriska värde. Se planbestämmelser och gestaltungsprinciper i detaljplanens planbeskrivning.

Synpunkter ur skrivelse 2

Det inledande citatet finns ej i planens samrådshandlingar, planbeskrivning, MKB eller någon underliggande utredningsrapport tillhörande detaljplanens samrådshandling. För fler kommentarer till den övergripande kritiken för Västlänken, parkmiljö och träd se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

Nollalternativet

För kommentarer gällande nollalternativet se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till Västlänken och detaljplanen.

De hittills tagna besluten om Västlänken och denna planläggning har föregåtts av en lång politisk process, och fattats av en bred majoritet i Kommunfullmäktige. För kommentarer gällande pendel/tunnelbana se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

Sociala konsekvenser

Trafiken kommer fortsättningsvis att finnas kvar men med gällande Trafikstrategi, antagen i Trafiknämnden 2014-02-06, är målet att biltrafiken ska minska med 25 % till år 2035. Med en minskning kommer områdets belastning av biltrafik att minska. Eftersom människor trots allt kommer att transportera sig kommer det istället att ske en överflyttning från biltrafik till kollektiv- och cykeltrafik. Av denna anledning kommer platsens flöden och folkliv att öka. En omprioritering av trafikytorna/gatorna föreslår just nu att gång och cykel prioriteras på bekostnad av ytor för biltrafik.

Trafikverket ansvarar för utformningslösningarna för järnvägstunneln under mark. Ett viktigt arbete när det gäller utformning handlar om att skapa överblickbarhet för ökad trygghet i hela stationsmiljöerna. Trafikverket redovisar principer för utformningslösningar i Gestaltungsprogrammet som är en av handlingarna till Järnvägsplanen. Järnvägsplanen har också en social konsekvensanalys som underlag vilken bland annat behandlar frågor om trygghet i stationsmiljöerna.

Hälsa och säkerhet

Planbeskrivningen har kompletterats med ett förtydligande gällande trafikens fördelning i området. För fler kommentarer gällande trafiken se tidigare kommentar till yttrandet, samt kommentarer till yttrande 9,10 och 11.

Hushållning med mark- och vattenområden

För kommentarer gällande riksintresset se sammanfattningen.

33. Boende på Vasagatan 5A

Har bifogat skrivelse 1, se yttrande nummer 31. Boende anser också att situationen kommer att bli kaotisk då endast 15 av de 67 bilparkeringarna på Haga Kyrkogata kommer att finnas kvar vilket innebär att de boendes situation kommer att försämrans radikalt. Hur har man tänkt ersätta dessa parkeringsplatser i närområdet för folk med boendeparkering?

Kommentar:

För kommentarer se kommentar till yttrande 31 & 32, skrivelse 1.

Parkeringsfrågan i området har studerats vidare efter samrådet och planbeskrivningen har kompletterats. Frågan finns också mer utförligt beskriven i den till planunderlaget Trafik PM. Se även kommentar till yttrande nr 11.

34. Boende på Vasagatan 5A

Anser att byggnader ovan mark vid samtliga uppgångar bör undvikas eftersom station Haga ligger i en för staden mycket värdefull kulturhistorisk miljö. I många städer med tunnelbanor har man valt att inte bygga några överbyggnader.

Anser att Handelshögskolans lägre del bör bevaras och undrar varför den höga byggnaden anses ha ett större värde än de låga delarna. Citat från "Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Haga Kyrkoplan med omgivning" lyder: "Sammantaget bär Handelshögskolan ett högt kulturhistoriskt värde. De äldre delarna är upptagna i Göteborgs bevarandeprogram. Kvarteret ligger även inom riksintresse för kulturmiljövården (Miljöbalken 3 kap.) Göteborgs innerstad O 2:1-5, som ett uttryck för framväxten av Universitetsstaden Göteborg. Gällande stadsplan är från 1950 och ger inget skydd av aktuella byggnader."

En hög nybyggnation vid Handels kommer att sluka allt solljus för de flesta av lägenheterna som ligger i höjd med skolan på Haga Kyrkogata. Under den mörka årstiden kommer lägenheterna inte att få det ljus som gäller enligt Boverket. Boende hänvisar till BBR avsnitt 6:323.

Under de 25 år boenden har bott vid Haga Kyrkogata har ett flertal byggnationer pågått i närområdet. Boenden anser att omgivningen utsatts för ohälsa/sanitär olägenhet mer än tillfälligt under denna period.

Kommentar:

Byggande ovan mark ger en tydlig orienterbarhet och bidrar till att den upplevda tryggheten i området ökar. Stationsbyggnaderna ska utformas så att de anpassas till kulturmiljön och underordna sig denna arkitektoniskt. Därtill finns framtagna gestaltungsprinciper som ska följas i enlighet med planbestämmelser. För fler kommentarer se sammanfattningens Tematiska svar under rubrikerna Kulturmiljö och arkeologi samt Uppgång Kungsparken.

För kommentarer gällande Handelshögskolans lågdel se kommentarer till yttrande nr 1 och 16. ovan.

Planbeskrivningen har kompletterats med solstudier över Handelshögskolans föreslagna byggnad. Under vår- och höstdagjämningen kl.12.00 skuggas den allmänna platsen framför byggnaden på Vasagatan, vilket den även görs av den befintliga höghusdelen och rotundan. Kl.16.30 visar studien att fasaderna mitt emot den nya byggnaden på Haga Kyrkogata samt på Vasagatan påverkas. Det gäller främst de översta våningarna som med förslaget kommer att skuggas tidigare av eftermiddags- och kvällssolen gentemot dagens situation. Omgivande gator påverkas inte av ytterligare skuggning från den nya och högre bebyggelsen.

I en central stadsmiljö är det inte ovanligt med olika typer av byggnadsarbeten, för att möta nya eller förändrade behov. Det är beklagligt att de boende upplevt tidigare byggtider som negativa. För kommentarer gällande byggtiden se sammanfattningsens Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.

35. Svenska kyrkan i Göteborg

Svenska kyrkan i Göteborg vill framföra följande synpunkter på detaljplanen:

Att planen möjliggör för en egen fastighetsbildning för Hagakyrkan.

Att fastigheten runt kyrkan blir så bred (1,5 – 3m) att de möjliggör för underhållsarbete på fasad, tak och fönster. En ställning måste kunna resas runt byggnaden. Det behöver också finnas en mindre yta för plats (10-20 m²) för förvaring av byggmaterial i samband med underhållsarbeten. Lämpligt i någon av vinklarna runt kyrkan.

Idag finns parkeringsplatser på vardera sidan av huvudentrén, en handikapplats till vänster om södra entrén, platser till höger om södra entrén samt till vänster om norra entrén. Dessa är sedan många år upp märkta. Församlingen är mån om att dessa får ligga kvar.

Planen måste möjliggöra för olika servitut till kyrkan.

C1, definition vill vi ändras till samlingslokal/kyrka. Församlingen är mån om att kyrkan fortsättningsvis definieras som kyrka.

På 50-talet gjordes en tillbyggnad på norrsidan som enligt uppgift är pålad. Detta måste tas i beaktande vid byggnation av Västlänken.

Kyrkan är mån om att kastanjeträden mot allén bevaras i samband med byggnationen av Västlänken. Eftersom parken är av riksintresse är det av stor vikt att så sker.

Haga församling är intresserad av att föra en dialog med kommande fastighetsägare kring möjligheten att nyttja lokaler på "mellanplanet" i station Haga.

Haga församling vill inte att ventilationsanläggningen för rökutveckling från tunnlarna förläggs i parken, men att den förläggs till platsen öster om kyrkan på den öppna plats som finns idag. Vi ser att det skulle smälta in bättre i stadsmiljön.

Församlingen har som namn förslag på stationen ”Station Hagakyrkan.” Detta namn ger en tydligare geografiskt anknytning till var i Haga stationen ligger.

Församlingen har tidigare i skrivelse till fastighetskontoret och SBK angivit att de skulle vilja se i framtiden en möjlighet till att komplettera Hagakyrkan med en mindre tillbyggnad för att inrymma församlingsverksamhet. En sådan tillbyggnad hade på sikt möjliggjort för en mer samlad verksamhet kring kyrkan. Nuvarande församlingshemmet hade då kunna återgå till bostadsändamål. Efter samtal med berörda inom SBK så förstår församlingen att dessa tankar inte kan utvecklas i nuvarande detaljplanearbete beroende på bevarande hänsyn.

Kommentar:

Kyrkan regleras som kvartersmark i planen vilket möjliggör en fastighetsbildning. Vid en eventuell fastighetsbildning kan marken förvärvas till ett marknadsmässigt pris.

Kyrkans läge i parkmiljön gör det olämpligt att reglera med kvartersmark utanför fasadlivet vilket utgår ur detaljplanen. Vid behov av tex renoveringar, byggnadsställningar och liknande möjliggörs en åtkomst genom avtal mellan Kyrkan och Staden. Se vidare i detaljplanens planbeskrivning under rubriken Detaljplanens innebörd och genomförande, underrubrik Avtal.

Planen har justerats så att möjlighet till handikapparkering är möjlig även i framtiden för kyrkans ändamål eftersom ett minsta avstånd om 25 meter inte kan uppfyllas på annat sätt med kyrkans placering i parkmiljön. Möjlighet till åtkomst till handikapparkeringarna tillåts genom en egenskapsbestämmelse inom park. För att inte negativt påverka parkmiljön ytterligare samt intilliggande lekplats hänvisas övrig parkering utanför parkområdet. Parken är av riksintresse för kulturmiljö och ges ett starkt skydd i planen vilket gör att bilparkering och allmän biltrafik är högst olämplig. Med den nya stationen i Haga samt knutpunkten för kollektivtrafik bedöms inte parkeringsbehovet bli lika stort i framtiden.

Detaljplanens planbeskrivning kompletteras med beskrivningar av de servitut/avtal som krävs eller ska upprättas.

Beskrivningen av C₁-bestämmelsen justeras enligt synpunkt.

För kommentarer gällande byggtiden se sammanfattningen.

För kommentarer gällande träd och parkmiljö se sammanfattningen. De beskrivna kastanjeträden skyddas i detaljplanen.

Staden ser mycket positivt till verksamheter i den nya stationsanläggningen och dess mellanplan. Trafikverket ansvarar för mellanplanet och bör kontaktas i frågan.

Placering för brandgasschakt på Haga Kyrkoplans har utgått ur detaljplanen. Det medges istället i detaljplan för Järnvägstunneln på torget framför Smyrnakyrkan, se även kommentar till yttrande 30. ovan. Vid händelse av brand kommer troligtvis hela eller stora delar av området att spärras av. För fler kommentarer gällande brandgasschaktet framför Smyrna se sammanfattningen.

Namnförslaget noteras, ev. nämnsättning sker dock enligt ordinarie rutiner inom Staden.

På grund av Haga Kyrkoplans känsliga park och kulturmiljö, som ges starkt skydd i planen, bedöms inte kompletterade byggnader som lämpliga att uppföra.

I övrigt noteras synpunkterna.

Övriga

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

36 & 37. Skrivelser som inkommit från 116 personer/föreningar

Två skrivelser med liknande innehåll har skickats från flertalet personer. Från boende/hyresgäster som inte bor i eller i anslutning till planområdet har skrivelse 1 inkommit

från 63 personer och skrivelse 2 från 53 personer/föreningar. För sammanfattningar av skrivelserna och kommentarer hänvisas till yttrande nummer 31 och 32.

Skrivelse 1

Boende på Arsenalsgatan 8
Boende på Mandolingatan 7
Boende på Engelbrektskatan 48
Boende på Svangatan 12A
Boende på Hagåkersgatan 18B
Boende på Vitmossegatan 13
Boende på Vingagatan 2a
Boende på Södra vägen 59
Boende på Mandolingatan 33
Boende på Karlslundsvägen 5
Boende på Vasaplatsen 6A
Boende på Kastellgatan 12 A
Boende på Brottkärrens Röseväg 7
Boende på Vasagatan 21
Boende på Mellangatan 12 A
Boende på Lingonvägen 12 G
Boende på Skårsgatan 27
Boende på Bellmansgatan 3
Boende på Rosengatan 13
Boende på Lillhagens Sandlycka 13 B
Boende på Olivedalsgatan 8
Boende på Kapellgatan 6
Boende på Riksdalersgatan 21
Boende på Gladiolusgatan 6C
Boende på Lunnatorpsgatan 1
Boende på Hackspettsgatan 20
Boende på Skrivelse utan angiven adress
Boende på Prinsgatan 6
Boende på Skrivelse utan angiven adress
Boende på Färgspelsgatan 33
Boende på Lundby 330
Boende på Pärt Antons Gata 134
Boende på Vitmossegatan 13
Boende på Nonnensgatan 3A
Boende på Nordenskiöldsgatan 3A
Skrivelse utan angiven adress
Boende på Törnrosgatan 5a
Boende på Arsenalsgatan 4
Boende på Gustav Daléngsgatan 9B
Boende på Gröna Annas gata 13
Boende på Viktoriagatan 32
Boende på Östra Eriksbergsgatan 74
Boende på Kullegatan 12A
Boende på Arsenalsgatan 4a
Boende på Vegagatan 24
Boende på Nordostpassagen 9
Boende på Rosengatan 13
Boende på Norra Fiskebäcksv 220
Boende på Södra Vägen 68B
Boende på Orrabäcksvägen 20,
Boende på Hovås Bräckaväg 28
Boende på Penninggatan 7
Boende på Monsungatan 61

Boende på Carlbergsgatan 6
Boende på Lilla Mosstuvevägen 9
Boende på Fjällbogatan 14 O
Boende på Lilla Mosstuvevägen 9
Boende på Västergatan 3A
Boende på Norra Liden 6
Boende på Skrivelse utan angiven adress
Boende på Husargatan 9
Boende på Östra Skansgatan 3d

Skrivelse 2

Boende på Carlbergsgatan 1
Boende på Hovås Enebärgsgång 1
Boende på Bällsrogatan 16
Boende på Gårdavägen 79
Skrivelse utan angiven adress 3
Boende på Krysspricksvägen 12
Boende på Hovås Bräckaväg 28
Boende på Trastgatan 9
Boende på Landalabergen 14
Boende på Raketgatan 11
Boende på Föreningsgatan 16 D
Boende på Brevduvegatan 11
Föreningen Rädda Skansberget
Skrivelse utan angiven adress
Boende på Olivedalsgatan 8
Boende på Skånegatan 39
Boende på Skrivelse utan angiven adress
Boende på Nonnensgatan 1a
Boende på Prosten Ullmans väg 16
Skrivelse utan angiven adress
Boende på Linnégatan 40
Boende på Gamla Björlandavägen 135D
Boende på Viktoriagatan 32
Boende på Meijerbergsgatan 6
Boende på Korgbollsvägen 12 A
Boende på Kantarellen 5
Boende på Johannebergsgatan 22
Boende på Kungshöjdsgatan 11B
Boende på Nordenskiöldsgatan 3A
Skrivelse utan angiven adress
Boende på Gulsparvsgatan 69 D
Skrivelse utan angiven adress
Boende på Mellangatan 2 b
Skrivelse utan angiven adress
Boende på Haga Östergata 5B
Boende på Västra Skansgatan 4D
Boende på Prologgatan 10e
Boende på Erik Dahlbergsgatan 44
Boende på Lars Kaggsgatan 36B
Boende på Arsenalsgatan 4a
Boende på Nordostpassagen 9
Boende på Vattugatan 2B
Boende på Södra Vägen 68B
Boende på Fotbollsvägen 23
Boende på Penninggatan 7

Boende på Saltholmsgatan 39
Boende på Anders Zornsgatan 28
Boende på Lilla Mosstuvevägen 9
Boende på Övre Fogelbergsgatan 1
Boende på Vasaplatsen 2
Boende på Lilla Mosstuvevägen 9
Boende på Nansensgatan 29
Boende på Sörgårdsvägen 9

Kommentar:

För kommentarer se kommentar till yttrande 31 & 32, skrivelse 1.

38. Yimby Göteborg

Allmänt

Yimby Göteborg är i huvudsak positivt till den föreslagna planen även om det finns en del förändringar som önskas göras och några frågor som bör utredas vidare.

Det är viktigt att en underjordisk järnvägsstation byggs på ett sätt så att den blir trygg och populär. Entréhallen ska ha kaféer och kiosker, helst många. Det ska vara många uppgångar i ett flertal riktningar med korta avstånd emellan som ansluter direkt till kvartersstaden. Helst ska det vara uppgångar i flera hörn i samma korsning och dessutom integrerade i bottenvåningarna på befintliga äldre hörnhus. Det är därför med glädje Yimby ser att staden tar till vara på fördelarna med en samlokalisering av en uppgång i Handelshögskolans nya byggnad.

Uppgång i Handelshögskolan

Att integrera en uppgång i Handels nya kommande hus ter sig fullt naturligt och lämpligt. Dock är kopplingen till spårvagnshållplatsen vid Handelshögskolan inte alls nämnd i planbeskrivningen. Idag ligger hållplatsen ganska långt upp i backen söderut. Är denna hållplats ointressant ur bytesperspektiv? Antagligen kommer Hagakyrkan att ha högre turtäthet i de flesta riktningar, men för vissa destinationer bör det vara intressant att byta här.

Pusterviksplatsen

Stråket mellan Haga station och Järntorget för gående och cyklister bör tydliggöras i planen. Vid kommande exploatering så bör stationsbyggnaden integreras i kvartersbebyggelse. Söder om Vallgraven, mitt emot Feskekôrka, saknas idag bebyggelse. I samrådshandlingen står att "Entrébyggnad samt angöringsytan kan integreras i en framtida större byggrätt och/eller bli del av en framtida utökning av Kungsparken". Yimby föreslår att "kan" i sista meningen byts mot "ska" och att "och/eller bli del av en framtida utökning av Kungsparken" stryks. Det tydliggör att det "ska" byggas mer på platsen. Utökning av Kungsparken bör inte vara aktuellt med tanke på "Stadslivsanalys för Västlänken, För tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna", daterad 2014-02-21, där området är listat som stor utbyggnadspotential och dagens situation med stor efterfrågan på bostäder och lokaler i området. Vi ser gärna att planen knyts an till trästaden Göteborg. Bygg exempelvis efter befintliga ritningar några täta kvarter med landshövdingehus där ett blir stationsuppgång med servicefunktion. Kvarteren kan ha tigha smala gator och höga arkitektoniska värden likt det bästa från de som revs i Haga samt Annedal med tinnar, torn, burspråk, tegel, puts, stendetaljer och resten i trä. Det är med glädje Yimby följt upprustningen och det lyft som Rosenlund fått. Vi vill därför påtala vikten av att knyta samman Haga och Rosenlund, inte minst med tanke på kopplingen från Haga till Skeppsbron för cyklister och fotgängare.

Bytespunkt Haga samt entrébyggnaden i Kungsparken

Ambitionen att öppna upp mot Kungsparken och att skapa ett nytt stråk i förlängningen av Haga Kyrkogata är mycket positivt. Om det blir lyckat skulle det kunna lätta på barriäreffekten i den här delen av Allén. Dock finns det risk att platsen blir otrugg och därför bör stor vikt läggas vid olika trygghetsskapande installationer runt stationen, exempelvis bra ljus och siktförhållanden. Huvuduppgången bör även integreras i bebyggelse. Även hållplatsintegration i staden bör utvecklas vidare här. "Cykelparkering för cirka 50-70 cyklar kan anordnas i marknivå i närheten av uppgången. Ett antal platser för cykelparkering planeras även på Smyrnatorget". Räcker det för en station och område av denna storlek? Vad baseras siffrorna på? Hur många cykelparkeringar finns där idag?

Trafik

Det är positivt att ytorna för trafikapparaten minskas genom att genomfartstrafik över Allétråket tas bort så att två trevägskorsningar ersätter dagens korsning. Det kommer dock bli trångt framför kyrkan, när bil ska samsas med hållplatser för spårvagn och buss. Yimby föreslår att alléns södra trafikstråk reserveras för kollektivtrafik (+ ev. lokalgata i mån av utrymme) och att det norra trafikstråket dubbelriktas istället. Yimby vill även att möjligheten att gräva ner spårvagnsspåren i tunnel under Nya Allén/Parkgatan säkerställs i planen. Även möjligheten att förbereda stationen för en eventuell framtida planskild spårvagnstrafik i Allén bör utredas närmare. En möjlig utformning av en nedgrävd sträckning är den av Patrik Sterky tidigare föreslagna Allélänken. Förslaget utreddes mer i detalj i ett examensarbete på Chalmers. "*Vid station Haga anläggs stationen öster om korridoren för Västlänken, helst på ett sådant sätt att området där stationerna ligger på varandra minimeras men att man ändå kan få till en bra koppling mellan plattformarna. Själva Västlänkens tak måste förstärkas för att hantera den framtida ökade vikten på konstruktionen, ungefär på samma sätt som Götatunnelns tak vid Operan är förstärkt för att klara tyngden av att Västlänken anläggs ovanpå. Västlänken kommer att anläggas ca 25 meter under dagens nivå för Parkgatan, så det finns plats att bygga ovanpå.*". Det vore väldigt olyckligt om man byggde bort den möjligheten.

Kommentar:

Allmänt

Planbeskrivningen har kompletterats i beskrivningarna kring stationens utformning och trygghet. Stationsuppgångarna ska utformas så att det inte finns några upplevda baksidor. Stationens utformning planeras så att uppgångarna och dess entréer ska ha korta avstånd till förväntade målpunkter. Det är även önskvärt med korta förbindelser under mark och färre uppgångar med anledning av trygghetsaspekten. För fler kommentarer gällande trygghet se sammanfattningen.

Uppgång i Handelshögskolan

Hållplatsen vid Handelshögskolan planeras inte få ett ändrat läge eller användning mot dagens, hållplatsen har ett bra läge med avseende på närheten till den södra uppgången. Gatusektionen på platsen gör att det är svårt att flytta hållplatsen närmre, både på grund av att angöringsplatser skall finnas intill uppgången och att svängradier för spårvagnen måste hållas. Planbeskrivningen kompletteras angående hållplatsläget.

Pusterviksplatsen

Stråket mellan station Haga och Järntorget ligger utanför ramen för detaljplan. Men stråket är viktigt och studeras vidare i den kommande översynen och trafikplaneringen ovan mark. För fler kommentarer gällande Pusterviksplatsens framtida utveckling se kommentar till yttrande nr 1.

Bytespunkt Haga samt entrébyggnaden i Kungsparken

Planhandlingarna har kompletterats med ett gestaltungsprogram som lyfter frågor kring utformning och även belysning. Synpunkten noteras för kommande projektering.

Västlänkens cykelparkeringsbehov i Haga har beräknats till 750 cykelplatser, 550 stycken i norr och 200 stycken i söder. I norr planerar staden lösa huvuddelen (400 cykelplatser) i ett cykelgarage i stationens mellanplan samt 150 cykelplatser på ytan. Ytparkeringen fördelas mellan torget framför Smyrnakyrkan, nära byggnaden i Kungsparken samt nära byggnaden i Pustervik. Idag finns det mycket begränsat med cykelparkering i detta område. Det föreslagna cykelgaraget i Allén förbereds även för en fördubbling av antalet cykelplatser om behovet skulle uppstå i framtiden.

Trafik

Den nya trafikstrategins mål för färdmedelsfördelningen motsvarar en minskning av antalet bilresor med 25 % jämfört med 2011. Nu planerar man för en tydligt vikande utveckling för biltrafiken och en kraftigt ökande utveckling för övriga trafikslag. Då det fortfarande inte finns någon trafiknätsanalys framme som kan definiera de olika gatornas framtida funktion behöver denna detaljplan hålla olika möjligheter för biltrafiken öppna tills vi vet mer. Arbete pågår att bryta ner trafikstrategins målsättningar på stadens delområden. Ett exempel är att det som planeras i Norra Masthugget kommer påverka trafiken i detta område. För fler kommentarer gällande trafikfördelningen och trafikutformningen i området se kommentar till yttrande 9,10 och 11.

Möjligheterna till sänkning av spårvagn studeras i arbetet med "Målbild för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2035". Se vidare kommentar till yttrande 11. Det finns dock inte några strategiska planer som pekar på behov av nedgrävd spårväg här och med hänsyn till den känsliga kulturmiljön inte görs några sådana anpassningar nu.

Tunneln och Västlänkens station i Haga kommer att byggas för att klara laster. I Haga är dock utvecklingsmöjligheterna mycket begränsade ovanpå stationen/tunneln på grund av de höga kultur- och parkvärden som finns inom planområdet.

39. Stöd av Yimbys yttrande. Inkommit av 38 personer

38 personer har inkommit med samma skrivelse som instämmer med och kort sammanfattar Yimby Göteborgs yttrande. Sammanfattningen tar upp att för stadsliv och trygghet bör stationsuppgångarna integreras i befintlig omgivande bebyggelsen och att exploatering bör göras t.ex. på Pusterviksplatsen. För en sammanfattning av skrivelsen och kommentarer till denna hänvisas till yttrande nr 38.

Boende på Kaptensgatan 15B
Boende på Majtorpsgatan 46
Boende på Landsvägsgatan 22
Boende på Dalheimersgatan 2B
Boende på Memoargatan 6
Boende på Dr Liborius gata 13
Boende på Birgittagatan 6A
Boende på Södra Viktoriagatan 50
Boende på Färgfabriksgatan 14
Boende på Trappgången 9
Boende på Föreningsgatan 3B
Boende på Stigbergsliden 17
Skrivelse utan angiven adress
Boende på Friggagatan 25B
Skrivelse utan angiven adress
Skrivelse utan angiven adress

Boende på Rosensköldsgatan 11
Boende på Älggatan 30
Boende på Föreningsgatan 3B
Boende på Flötevägen 6
Skrivelse utan angiven adress
Boende på Färgfabriksgatan 14
Skrivelse utan angiven adress
Skrivelse utan angiven adress
Boende på Åsgatan 2
Boende på Ahrenbergsgatan 4 d
Skrivelse utan angiven adress
Boende på Linnegatan
Boende på Kustgatan 3A
Skrivelse utan angiven adress
Skrivelse utan angiven adress
Skrivelse utan angiven adress 1
Boende på Putsegårdsgatan 15
Boende på Nordhemsgatan 62
Boende på Gibraltargatan 80
Boende på Basungatan 25
Boende på Övre Husargatan 32
Boende på Sveagatan 2B

Kommentar:

För sammanfattning av skrivelse och kommentar se yttrande 38.

40 Boende på Blåsutgatan 17

Anser att Projekt Västlänken inte bör genomföras då det gynnar kranskommunerna och inte göteborgarna och leder till stora problem under byggtiden. Staden med dess grönområden, framför allt de känsliga delarna i Haga, och dess invånare bör hanteras varmsamt.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningen.

41 Boende på Bällsrogatan 16

Översänder skrivelse 2, samt yttrande om att station Haga inte bör byggas och hänvisar till risk för sättningsskador på grund av lägre grundvattennivåer, bristande resandeunderlag, och till en tidsineffektiv dragning av tunneln. Riskerna för att historiskt intressanta platser och kulturbyggnader raseras väger inte upp underlaget för den vision som Västlänken vilar på.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningen samt kommentarer till yttrande nummer 31 & 32 samt 37.

42 Boende på Följebåtgatan 5

Framför att det saknas plats vid station Hagas norra uppgång för att göra en spårvagnspassage för en framtida allélink, vilken kommer att behövas då hållplatsen redan idag nått maxkapacitet. Enligt Västtrafiks prognoser skall spårvagnstrafiken dessutom dubb-
las.

På "mellanplanet", (ref. sid 41 planbeskrivning) skulle rulltrappsuppgångarna från plattformarna flyttas ett par meter norrut samt teknikutrymmet ett par meter söderut, alternativt kan formen/väggen till teknikutrymmet ändras på det går parallellt med Parkgatan.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande nr 38 ovan.

Med justeringar nere i stationen sker även en påverkan ovan mark och på de planerade stationsbyggnaderna. Nuvarande förslag till stationens utformning har utformats med hänsyn till de tekniska- och säkerhetsmässiga funktioner som stationen kräver samt med stor hänsyn till kultur- och parkmiljön. Nuvarande förslag har bedömts ge den minsta möjliga påverkan på träden, parken och kulturmiljön samt skapar en sammanhållen bytespunkt i Parkgatan och tillgodose de funktioner som behövs.

43 Boende på Kaptensgatan 15

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande, se yttrande nummer 39. Utöver detta vill den boende dock framföra kritik till den trafikplan som gjorts. För att underlätta för spårtrafiken och förbereda för en framtida allélänk bör Nya Allén dubbelriktas och Södra Allégatan/Parkgatan reserveras för kollektivtrafik.

Boenden anser även att planen är bra i avseende för cykeltrafiken men att den underjordiska cykelparkeringen inte kommer att räcka. Möjligheter för framtida kompletteringar bör övervägas. Cykelpråmar i älven, liknande de i Malmö nämns som ett reservalternativ.

Kommentar:

För kommentarer gällande Yimby Göteborgs yttrande samt cykelparkering se kommentarer till yttrande nummer 38.

44 Boende på Majtorpsgatan 46

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande, se yttrande nummer 39. Boenden vill även att det måste förberedas för möjligheter att lägga spårvägen i allén i tunnel ovanpå station Haga, för att möjliggöra en framtida planskild spårväg i alléstråket.

Kommentar:

För kommentarer gällande Yimby Göteborgs yttrande se kommentarer till yttrande nummer 38.

45 Boende på Lilla Mosstuvevägen 9

Är kritisk till detaljplanen då den medför ett stort schakt genom kulturhistoriskt viktiga delar av staden. Boenden anser att den omfattande byggnationen kommer att hota grönområden, vattenmiljöer, djur och växtarter i områden som är både biotopskyddade och klassade som Natura 2000-områden. Här finns även växter som är skyddade enligt artskyddsförordningen, som man alltså inte får plocka, gräva upp eller på annat sätt ta bort eller skadas.

Sättningar, sprickor och säkerheten i nämnda kvarter utgör en stor risk. Här finns byggnader som utgör den historiska själen för staden, hus som ger Göteborg dess speciella karaktär och som borde vårdas och respekteras extra ömt när nybyggda områden tar form runt om i staden. Låt oss inte upprepa samma rivningsraserier som staden blev utsatt för under 60 och 70-talet - något som vi nu fruktar återuppleva om kvarterens skick hotas från uppgrävningarna.

Kommentar:

Inget Natura-2000 område finns inom, angränsande eller i närheten av planområdet. För fler kommentarer till yttrandet, naturmiljö och byggtid, se sammanfattningen.

46 Boende på Karljohansgatan 49b

Undrar över nyttan med projektet och anser att politikerna inte har lyssnat på folket. Boenden anser att Västlänken byggs för kranskommunerna. Boenden förespråkar Gårdalänken, då den känns som ett bra alternativ, och tycker det är orättvist att bilisterna skall betala för projektet.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

47 Skrivelse utan angiven adress

Anser att vi inte skall ha någon Västlänk, att stadsbyggnadskontoret och nämnden bör förstå det.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

48 Boende på Västerlandsgatan 8

Detaljplanen har inte stöd i någon fördjupad översiktsplanering. Därmed är konkurrerande intressen utelämnade. Det viktigaste av dessa är den spårbundna lokala kollektivtrafiken för vilken Allén är pulsåder mot väster och sydväst. Den föreslagna stationsbyggnaden ligger tvärs över och under Alléstråket. Kommunen måste utreda och redovisa, hur den framtida lokala kollektiva trafiken skall utformas och byggas ut. Om korridoren skall ligga över eller under mark. Med den föreslagna stationen riskerar pulsådern Alléstråket att strypas.

Det gamla riksintresset, som omfattar 1600-talsstaden, måste gälla framför senare tveksamma beslut.

En detaljerad genomförandebeskrivning måste krävas i detta projekt innan detaljplanen antas. Detta är av vital vikt och i enlighet med MB 6 kap. 1 §. I denna måste bl.a. redovisas hur lera ur det extremt djupa stråket skall transporteras bort och hur t ex betong skall transporteras till gjutplatsen. Dessutom hur byggnaders rustbäddar skall säkras.

Kommentar:

För kommentarer gällande översiktsplanen se kommentar till yttrande nummer 16.

För kommentarer gällande Avvägningen mellan riksintressena se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Västlänken som riksintresse samt kommentar till yttrande 16.

För kommentarer gällande trafikutformningen se kommentarer till yttrande 9,10 och 11.

För kommentarer gällande genomförandebeskrivning se kommentarer till yttrande nummer 31 & 32.

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

49 Boende på Nymilsgatan 5

Vill att kommunen skall inse att resultatet i folkomröstningen inte handlade om trängselskatten som sådan utan om att de styrande negligerat att utreda alternativen till Västlänken, till exempel alternativet Gårdalänken.

Kommentar:

För kommentarer gällande Västlänken se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

50 Skrivelse utan angiven adress

Anser att det är positivt att Västlänken byggs men att station Haga saknar nya exploateringsområden i det kulturhistoriskt intressanta området. Den tidigare illustrationen med en tre våningars solitär vid Pusterviksplatsen, likt huset bredvid Feskekôrka, borde ha redovisats i samrådet.

I yttrandet nämns förslaget från Yimby, vilket innebär exploatering av Pusterviksplatsen. I yttrandet anses förslaget till exploatering på denna plats ha brister då kvarteret Pustervik blir smalt och osammanhängande, samtidigt som det på grund av parkstråket inte kopplar ihop med kvartersstrukturen i Haga. I yttrandet lyfts det fram att området ligger precis i en brytning mellan olika stadsplaneidéer och att parkstråket från 1866 års plan bör behållas i möjligaste mån.

Som förslag så ersätts bilparkeringen vid Pusterviksplatsen med en enkel hårdgjord kajpark vilket kan bli ett nytt lokalt offentligt rum. Den nya bron till Rosenlund ses som positiv men Rosenlundsområdet saknar stadsmässiga funktioner.

I yttrandet läggs en idé fram där exploatering istället sker innanför vallgraven vilket skulle stärka identiteten i området. Den vinkel av vallgraven som togs bort på 1820-talet skulle kunna återskapas vilket skulle möjliggöra ett par nya kvarter innanför vallgraven. Den norra uppgången skulle då kunna placeras innanför vallgraven, i samband med ny exploatering som stärker stadsdelen Rosenlund. Yttrandets författare redovisar gärna skisser på idéernas hållbarhet.

Kommentar:

För kommentarer gällande en utveckling av Pustervik se kommentarer till yttrande nummer 1.

I övrigt noteras synpunkterna.

51 Boende på Kyrkogatan 34

Är för spårbunden trafik men ifrågasätter nyttan av att ha en station i Hagaområdet. Alternativet med en station i eller i närheten av Gårda förordas där utbyggnadspotentialen anses vara större och dessutom har närheten till evenemangsstråket. Kortare byggtid samt mindre risker för skador på stenstaden nämns som ytterligare anledningar.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

52 Brf Grimberget, Annedal 6:15

Skriver att fastigheten Annedal 6:15 enligt samrådshandlingens MKB omfattas av riksintresse för kulturmiljö och naturmiljö och ska skyddas från påtaglig skada. Det bör tas största möjliga hänsyn till den befintliga miljön i Hagaparken genom att ingreppen minimeras så mycket som möjligt för att inte förändra upplevelsen av dagens park som ett stadsrum för rekreation i en annars bullerpåverkad miljö.

Styrelsen för Brf Grimberget yrkar på att kompletterande mätningar avseende buller, markbundna vibrationer och geotekniska förhållanden görs utifrån såväl ett kortsiktigt perspektiv avseende påverkan under genomförandetiden (byggtiden) som ett långsiktigt perspektiv under tågtunnelns drifttid. Fastigheten Annedal 6:15 ligger strax söder om området för den i detta samråd redovisade nya detaljplanen för Västlänkens Hagastation och strax väster om den planområdesgräns för järnvägstunneln som redovisas i samrådsmaterialet.

Den redovisning av bullerpåverkan och geoteknik, som studerats inom området för den nya detaljplanen omfattar inte området inom vilket fastigheten Annedal 6:15 ligger. Hur markförhållandena ter sig för fastigheten och projektets eventuella påverkan på fastigheten redovisas ej. Av Trafikverkets hemsida, pdf-fil "Nu börjar markundersökningar för Västlänken" april 2012, framgår att det görs mätningar av fastigheter även under 2014 och senare. Är fastigheten Annedal 6:15 aktuell för detta? Har utredning och mätningar gjorts av grundförhållanden av fastigheten Annedal 6:15? Om inte, kommer det att göras?

Kommentar:

För kommentarer gällande byggtiden och minimering av skaderisker se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.

Fastigheten ingår inte i aktuellt planområde, den ligger cirka 250 meter söder om planområdet. Fastigheten ligger även utanför planområdet för Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken och Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken, ca 150 meter väster om planområdet. Ingen risk för ett ökat trafikbuller som följd av Västlänken finns. För kommentarer gällande vibrationer se kommentar till yttrande nummer 1. Trafikverket har genomfört undersökningar i samband med arbetet med järnvägsplanen. Undersökningarna är genomförda inom korridoren för tillåtligheten, inom vilken järnvägen ska inrymmas. Fastigheten Annedal 6:15 ingår inte i korridoren för tillåtligheten. För ytterligare information kring framtida undersökningar hänvisar Staden till Trafikverket.

53 Boende på Mellangatan 12 A

Översänder skrivelse 1, se yttrande nummer 36. Utöver skrivelsen tillägger boenden att det som boende, turister och besökare nu uppskattar med stadsdelen Haga kommer att delvis förstöras om station Haga byggs. Den charm och autenticitet som trots omfattande rivningar fortfarande utgör en viktig, grönskande oas kring Haga Kyrkoplan, måste bevaras för oss alla och eftervärlden.

Kommentar:

För kommentarer till skrivelse nummer 1 se kommentar till yttrande nummer 31 & 32.

För kommentarer i övrigt se sammanfattningens Tematiska svar.

54 Boende på Gråskärsgatan 126

Anser att Västlänken är ett vansinnesprojekt som bör stoppas på grund av att projektet blir alldeles för kostsamt och innebär för stora risker och till liten nytta. Alternativ, exempelvis Gårdalänken bör utredas. Framför allt bör resultatet av folkomröstningen följas och trängselskatten avskaffas.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

55 Boende på Övre Fogelbergsgatan 4

Yrkar på att planerna för Västlänken rivs upp helt och att pengarna i det Västsvenska paketet istället används till generellt förbättrad kollektivtrafik i Göteborg, utan att inkräkta på stadens unika värden och miljöer. Planeringen bör göras om från början istället för att försöka lösa en satsning som från början blivit fel. Boenden känner inte förtroende för ansvariga i Göteborgs Stad och Trafikverket och anser inte att alternativ har blivit ordentligt utredda. Planeringen i staden de senaste 50 åren kritiseras, för att utveckla en stad måste man gå varsamt fram och se fungerande helhetslösningar. Framkomligheten för boende och räddningstjänst kommer att försämrats i byggtiden och nytan för projektet är tveksamt.

Boenden anser att resurserna i Västsvenska paketet borde gå till:

- en förbifart runt Göteborg för vägtrafiken
- förbättring av existerande kollektivtrafik med en ringlinje som länkar Frölunda med Mölndal och Frihamnen med Torslanda och Säve
- förlängning av Älvsnabbens rutt till existerande köpcentra i Bäckebo och Marieholm vilket avlastar Tingstadstunneln och ger icke bilburna möjlighet till köpcentrum utanför staden
- slopa befintliga zonsystemet i centrala staden
- bygga ut en tågförbindelse till Landvetter flygplats
- behåll trängselskatten (men först vid stadsgränsen och bara för infart till stan),
- bygg fler genomtänkta cykelbanor, helst trafikseparerade

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

56 Boende på Husargatan 37

Undrar var upp- och nergången till Haga stationen blir placerad, om bussar kommer att fortsätta köra till Övre Husargatan, var uppsamlingsställen av schaktmassor kommer att finnas, hur trafiken kommer att påverkas, om det finns berg under Haga, hur stor risken är för sättningar och om geologiska undersökningar finns tillgängliga.

Kommentar:

Upp- och nedgångar till station Haga föreslås i tre lägen, på Pusterviksplatsen, i Kungsparken och Handelshögskolan. Uppgångarna redovisas på illustrationskartan tillhörande detaljplanen och beskrivs ytterligare i planbeskrivningen på s.43-50 . Norr om Södra Allégatan planeras även en trappa ned till ett cykelgarage på mellanplanet i stationen för de som angör stationen med cykel.

Bussar ska även fortsättningsvis, i driftskedet, fortsätta att gå på Övre Husargatan.

Trafikverket ansvarar för genomförandet av tunnelbygget. I Trafikverkets byggbeskrivning, vilken är ett av underlagsdokumenten till Järnvägsplanen, finns beskrivet hur schaktmassor skall hanteras. Målsättningen är att så mycket som möjligt av massorna skall återanvändas till utfyllning vid färdigställande av tunneln.

Som underlag till planhandlingarna har en geoteknisk utredning tagits fram ("PM Geoteknik, Västlänken station Haga, Geoteknisk utredning för detaljplan, Sweco, 2014-08-29, rev. 2015-09-30 ") och bilagts planhandlingarna. De övre marklagren består av varierande djup av fyllnadsmaterial, lera, friktionsmaterial och sedan berg. Ju längre söderut i Haga desto mer och ytligare berg. Stationen ligger placerad i berg under

Haga Kyrkoplän. Plattformarna kommer att ligga mellan ca 23-32 meter under Parkgatan - Nya Allén respektive Vasagatan.

Planhandlingarna och tillhörande underlagsmaterial går att hitta på Stadsbyggnadskontoret eller på Göteborgs Stads hemsida, under invånare/ Bygga och bo/plan- och byggprojekt (snabbsök på Västlänken - station Haga).

För kommentarer gällande trafiken under byggskedet och risker under byggskedet se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.

57 Boende på Urbergsvägen 24

Anser att möjlighet måste finnas att bygga korsande spårvägstunnel i Allétråket. Lämpliga förstärkningar mm bör också förberedas redan från början för att undvika ökade kostnader och trafikavbrott om bygget senare skall göras.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 38 ovan.

58 Boende på Charles väg 11

Anser inte att bilisterna skall betala för projektet och att Göteborg är en liten stad som inte behöver inte flera stationer.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

59 Boende på Nordhemsgatan 62

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande, se yttrande nummer 39. Hoppas att det tas i beaktande att staden ska vara en levande stadsdel och inte bara en "transportsträcka". Den unika stadsmiljön i Linnéstaden och omliggande områden måste i så stor utsträckning tas under beaktande.

Kommentar:

För kommentarer till Yimby Göteborgs yttrande se kommentarer till yttrande nummer 38.

I övrigt noteras synpunkterna.

60 Skrivelse utan angiven adress

Anser att Västlänken behövs. På grund av trängseln för kollektivtrafiken är frågan om det inte borde byggas en parallell tunnel bredvid eller under Västlänken för spårvagnar/tunnelbana i en ring linje som kan använda samma stationer som pendeltågen. Samordningsvinsterna borde bli betydande om denna extra tunnel byggs samtidigt.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 38. ovan.

61 Skrivelse utan angiven adress

Västlänken

Planerna på en tågtunnel för pendeltåg under centrala staden med stationer vid Haga och Korsvägen är ett av de mest omfattande ingrepp i centrala Göteborg som någonsin har föreslagits i staden. Trots det fattades det politiska beslutet om Västlänken 2010 brådstörtat, och utan att göteborgarna själva fick möjlighet att sätta sig in i frågan före beslutet. Trots att denna sträckning enligt Banverkets Järnvägsutredning 2007 var det alternativ av fem föreslagna som medförde högst "risk för skador eller annan påverkan på

stadsmiljön”, dvs. skador på stora delar av centrala staden, såsom riksintressanta gamla byggnader och fornlämningar, samt på Göteborg säregna och värdefulla centrala historiska kultur- och parkmiljöer som Kungsparken, Hagaparken, Näckrosdammen, Liseberg, m fl. valdes alternativet Haga – Korsvägen, framför t.ex. Förstärkningsalternativet (utvidgad säckstation och ytterligare en tunnel via Gårda) och Korsvägen, vilka gav minst skadliga effekter på stadsmiljön.

Västlänken är en tågtunnel för ”i första hand regional persontrafik”, dvs. regionala pendeltåg, för att förkorta restiden några minuter för ca 5% kollektivresenärer, varav möjligen ca 1% skall till Haga o angränsande områden. Arbetsplatserna i Göteborg finns på Hisingen. Nya bostadsområden byggs på Norra Älvstranden och längs älven norrut. Den nybyggnation som planeras på Masthuggskajen är i första hand betjänt av en direkt spårvagnsförbindelse mellan Centralen och Järntorget, den s k Operalänken.

Västlänken hindrar i själva verket utvecklingen av den lokala kollektivtrafiken och lösandet av de akuta infrastrukturproblemen i Göteborg och regionen: kollektivtrafikinfarkterna i centrala staden och överbelastningen av Västra stambanan.

Västlänken har blivit föremål för en massiv kritik från såväl erfarna experter på området som från regionpolitiker och göteborgarna själva. Även statliga verk har ifrågasatt projektet. Banverket avrådde efter sin första utredning med motiveringen att projektet var alltför olönsamt. Riksrevisionsverket påpekade i sin analys att ”Beslutsunderlaget för Västlänken var mycket begränsat”.

De påkostade reklamkampanjerna för Västlänken baserar sig på fiktiva framtidsscenarioer utan verklighetsanknytning, på ett konventionellt ekonomiskt tillväxttänkande som för de flesta medvetna människor i vår tids ännu oöverskådliga klimatförändringar, förväntade havshöjningar och översvämningar, framstår som aningslöst och obsolet. Nu är tid för smärre intelligenta åtgärder, inte för stora riskprojekt.

Det finns redan flera idéer och genomtänkta alternativ att utreda och förverkliga: dels lösningar på akuta infrastrukturproblem såsom fler spår på Västra stambanan, Operalänken, Allélänken, Eriksbergslänken, mm, dels lösningar på problem förknippade med Centralens säckstation, antingen gradvis utvidgning av den, som i Zürich, eller radikala och framsynta förslag som Gårdalänken, vilken ju dessutom förbereder för den pågående planeringen av höghastighetståg mellan Oslo och Köpenhamn via Göteborg. Den i kombination med en högbana i ringlinje runt staden förefaller mig och många med mig vara den mest förnuftiga och hållbara, långsiktiga lösningen på regionens och stadens infrastrukturproblem.

Station Haga

Denna station är den som väckt mest uppseende och motstånd eftersom det är här som hela projektets negativa konsekvenser för centrala Göteborg och dess avsaknad av rationella och vederhäftiga motiv framstår som mest skärande och uppenbara. Eftersom trafikmotiven för station Haga är så påtagligt svaga hänvisar de ansvariga till ”stadsutveckling”. På samrådsmötet framkom att Hagastationen var ett andrahandsval. Järntorget hade föredragits såsom varande en knutpunkt för kollektivtrafiken och Masthuggskajen det enda område där det planeras nybyggnation i denna del av staden. Istället blev det en station vid Hagakyrkan, en halvmesyra vars förödande effekter man försöker skyla över i detaljplanen med tomma ord om att ”stärka och berika regionens urbana känsla” och att den skall fungera som ”publik målpunkt som ger flöden och folkliv” mm.

Få områden i Göteborg är så folkkära och har ett sådant flöde av äkta urbant folkliv som Hagaparken, Vasagatan med sin lindallé, gågatorna genom Haga, Pustervik och Järntorget. Hela detta område bildar en helhet och organiskt samspel mellan parker, bostäder, restauranger, caféer, butiker mm. Detta är en av Göteborgs absoluta hjärtpunkter, och

förkroppsligar urbant stadsliv i sin ädlaste och bästa mening: historisk kontinuitet, kultur och natur, arbete och vila, mänskliga stråk och möten i en trygg, ytterst välfungerande miljö. Den behöver inga som helst förändringar, endast bevarande. Cykel- och gångtrafiken dominerar redan här men visst kan man med fördel tänka sig en framtid med mindre eller utan biltrafik på Sprängkullsgatan och i Nya Allén.

Inget kan vara mer malplacerat i denna miljö än en tunnelbanestation på ca 30 meters djup. Hur man närmar sig en plats har betydelse. Att dyka upp här från detta djup skapar ett främlingskap som påverkar helheten. Vem vill här frivilligt lämna synintrycken av hundraåriga träd, livligt stads- och folkliv för att ta rulltrappa ner i underjorden när man kan ta spårvagnen, som från Hagakyrkan tar 8-10 minuter till Centralen? Kriminologer har i många studier påpekat sambanden mellan kriminalitet och tunnelbanestationer.

Byggtid

Därtill kommer förstörelsen av området under den mångåriga byggperioden. Här saknas dessutom i planhandlingarna dokumentering och redovisning av centrala tekniskt-praktiska frågor.

Exakt vilka träd måste avverkas för att bygga Hagastationen? Hur kompenseras förlusten av de gamla trädens koldioxidomvandling samt vattenbindningsförmåga? Hur kompenseras förlusten av de skyddsvärda träden och de unika naturvärden som finns i området?

Var finns riskanalysen för ev. översvämning i schaktet, ras, grundvattensänkning, vibrationsskador på befintliga byggnader, störande buller vid sprängning och borring i berg?

Bedömning av försämrade kommunikationer under byggperioden för cyklist, gående, spårvagnar, bussar och bilar?

Bedömning av störningar för de boende i närområdet till Hagastationen? Olägenheter som buller, luftföroreningar och svårigheter att ta sig fram kommer att prägla deras vardag under så lång tid att de strider mot allmänna hänsynsregler enligt Miljöbalken 2 kap 3 § Hur förhåller sig de ansvariga till detta faktum?

Hur kommer det 30 meter djupa schaktet med transportramper fungera under byggtiden?

Ryms byggbodnar, materiallager och parkering för anläggningsarbetare inom plangränsen?

Transportvägar för lastbilar som ska köra bort bergkross, lera och jordmassor?

Vilka gator kommer att få ny störande genomfartstrafik under byggperioden?

Hur stora koldioxidutsläpp kommer att uppstå vid tillverkning av cement, armeringsjärn mm.?

Kommentar:

Västlänken

För kommentarer till Västlänken i sin helhet, alternativstudier och valet av station Haga se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

Station Haga

För kommentarer gällande valet av station Haga se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

Byggtid

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

62 Boende på Gibraltargatan 80

Instämmer i Yimby Göteborgs yttrande, se yttrande nummer 39. Vill dessutom trycka på att arbetet med Hagaparken och träden i planområdet måste ske varsamt.

Kommentar:

För kommentarer till Yimby Göteborgs yttrande se kommentarer till yttrande nummer 38.

För kommentarer gällande träd- och parkmiljö se sammanfattningens Tematiska svar.

63 Boende på Carl Grimbergsgatan 16

Motsätter sig att parkområdet i Kungsparken och på Hagaplan utnyttjas till stationsområde då många gamla och stora träd tas ner vilket för all framtid kommer att ändra parkernas karaktär. Återplantering kan troligtvis aldrig kompensera för de träd som tas ner.

Boende anser att projektet kommer att försämra området för bil och kollektivtrafikresenärer eftersom projektet riktar sig till kranskommunerna. Upplever en oro för vad som kommer att hända gamla byggnader och känner inget förtroende för ansvariga för projektet.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Träd och grönområden.

64 Boende på Chalmersgatan 3B

Vill att staden skall tänka om angående projektet. Anser att det är en dålig idé att gräva upp innerstaden under en lång tid då det leder till dålig miljö, mängder med tunga lastbilar, stora risker, träd behöver offras och det blir stora kostnader.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningens Tematiska svar under rubrikerna Påverkan under byggtid och Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

65 Föreningen Nej Till Västlänken

Västlänken

Anser att de uppsatta målen med Västlänken inte uppnås och hänvisar till följande punkter beträffande de aktuella detaljplanerna.

Västlänken ger ingen betydande ökning av resandet med tåg. Den första gången man använt dokumenterade prognoser för att beräkna resandet med Västlänken var 2013. De prognosbaserade beräkningar Trafikverket har gjort 2013 visar att pendelresandet med Västlänken år 2030 bara ökar ca 8 procent i förhållande till dagens stationslösning.

Den regionala utvecklingen med en större arbetsmarknadsregion uppnås inte då ökningen av pendlingen inskränker sig till en promille år 2030 enligt Trafikverkets beräkningar.

Det är en mycket blygsam minskning av arbetspendling med bil som Västlänken bidrar med, endast ca 6 promille av bilresorna överflyttas till tåg.

Målet att Västlänken ger minskade utsläpp av klimatpåverkande utsläpp uppnås inte genom att utsläppen vid byggande av Västlänken är mycket omfattande. Dessa utsläpp

uppväger inte den minskning av utsläppen som kan ske genom minskad biltrafik under Västlänkens hela avskrivningstid.

Finansieringskostnader ingår inte med i den samhällsekonomiska kalkylen.

Ökningen av järnvägskostnadsindex är inte medtaget i trafikverkets beräkningar.

Västlänken är en katastrof vad avser undermålig samhällsnytta. Det kan konstateras att målet med ekonomisk hållbarhet går åt motsatt håll med Västlänken då den är kraftigt samhällsekonomiskt olönsam.

Vad avser den sociala dimensionen är det svårt att leda i bevis att en lokal trängselskatt på 26 miljarder skulle leda till en social utjämning.

Göteborgs stad anser att Västlänken är en förutsättning för att kunna exploatera de centrala delarna av Göteborg. Exploatering vid Centralen kan genomföras genom förtätning av dagens struktur och exploateringsmöjligheterna vid station Haga är mycket begränsade.

För det fall man enbart bygger stationer med två spår initialt och i ett senare skede bygger stationen vid Haga med fyra spår finns ingen beskrivning av hur detta påverkar detaljplanen. Bygges stationer med endast två spår erhålls en begränsad kapacitetsökning i förhållande till dagens centralstation.

Det saknas beskrivning av alternativ till Västlänken.

Västlänken har som konsekvens att nödvändiga medel för investeringar i samhällsnyttig kollektivtrafik trängs undan och leder till att det omfattande bilberoendet i Göteborg och Göteborgsregionen kvarstår.

Det samlade bedömningen är att förutsättningar saknas för att godkänna upprättade detaljplaner. Föreningen Nej till Västlänken yrkar på avslag av detaljplaner för Västlänkens station Centralen och station Haga.

Byggtid

Det finns ingen beskrivning av hur de mycket stora mängder lera och stenmaterial som uppkommer vid anläggandet av station Centralen och station Haga skall hanteras.

Mycket begränsad information finns om hur stora mängder förorenade massor som uppkommer och den närmare hanteringen av dessa.

Västlänken kommer under byggtiden att medföra intrång bara inom det kommunala fastighetsbeståndet till en kostnad av 1.6 miljarder kronor. Hur stor denna kostnad är för den privata fastighetssektorn är inte känt. Kostnaden för intrångsersättningar är bara delvis allokerad i kostnaden för Västlänken.

Det går inte av underlaget att bedöma de konsekvenser som kan komma att uppstå vid anläggandet av Västlänken gällande grundvattennivåer, eller vilka kostnader detta medför.

Kommentar:

Västlänken

För kommentarer gällande Västlänken och utredda alternativ se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

Byggtid

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

66 Föreningen Rädda Skansberget

Har inkommit med skrivelse 2, se yttrande nummer 37.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se kommentarer till yttrande nummer 31 & 32.

67. Föreningen Trädplan

Föreningen Trädplan har inkommit med en egen skrivelse som sammanfattas och besvaras nedan. Denna skrivelse har även kompletterats med särskilda skrivelser 1 och 2, se yttrande nummer 31 & 32.

Planen strider mot Miljöbalken 1 kap 1§

God hushållning med naturresurser enligt 1 kap 1§ MB så skall all samhällsplanering styras utifrån principen om en god hushållning med naturresurser vilket regleras i lagstiftningen. Att som i detta fall förstöra unik natur, en rik biologisk mångfald, nationellt och internationellt viktig parkmiljö och viktig rekreationsnatur utgör misshushållning med naturresurser och är ej i enlighet med lagstiftningens krav. Planen strider även mot MB om hållbar samhällsplanering. För att vi skall kunna nå målen om en långsiktigt hållbar utveckling krävs att samhällsplanering görs utifrån ett hållbart perspektiv. I detta fall är det uppenbart att så ej har skett då detaljplanen står i konflikt med många höga bevarandevärden och har placerats i ett ur flera aspekter mycket olämpligt läge.

Allmänna hänsynsregler enligt Miljöbalken 2 kap

I Miljöbalkens 2 kap redovisas de allmänna hänsynsregler som skall vara grundläggande för projektet och dess beslut. Följande hänsynsregler anses inte vara uppfyllda.

Bevisbördesreglen

Projektet bryter mot Miljöbalken, Artskyddsförordningen, Plan- och bygglagstiftningen och flera EU-direktiv om skydd för natur och miljö.

Kunskapskravet

Man har inte tagit hänsyn till inventeringar och dokumentation av skyddsvärda arter. Utredningar saknas för utsläpp och förorening av vatten under byggprocessen.

Försiktighetsprincipen

Storleken på projektet och placeringen i ett naturområde med högsta naturvärde i stadsmiljö och skyddsvärda träd gör det oförenligt med försiktighetsprincipen. De åtgärder som föreslås för att minska påverkan är ej heller tillräckliga för att man skall ha uppfyllt försiktighetsprincipen.

Lokaliseringsprincipen

Plats ska väljas så att ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Så har ej skett och detaljplaneförslaget bör upphävas. Det saknas även redovisning av alternativa lägen för projektet. Inte heller framgår förkastade placeringar, planer eller idéer. Detta gör att detaljplanen och MKB:n ej är i enlighet med gällande miljölagstiftning.

Hushållningsprincipen

Värdefulla naturmiljöer, skyddsvärda artförekomster, värdefulla rekreations- och kulturområden och värdefulla naturresurser i vår stad förstörs och påverkas negativt. Mark- och vattenområden ska användas för de ändamål de är mest lämpade för. Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt ska så långt möjligt

skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Detta gäller även stadsparker och stadsnatur. Naturmiljöutredningen för detta område gör mycket klart vilka skyddsvärda träd och arter som finns.

Miljömål

En exploatering av området motverkar ett stort antal av de nationella och regionala miljömålen. Enligt vår bedömning är planen negativ för miljömålen; ”Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft”, ”Levande vattendrag”, ”Levande parker” och ett ”Ett rikt växt- och djurliv”, ”Giftfri miljö” Även planens egen MKB kommer till samma slutsats. Förutom för de två sistnämnda målen där man inte gör någon bedömning när det gäller utsläpp till vatten. Detaljplanen bör upphävas.

Rekreativvärden

Det centrala parkområdet har höga rekreativvärden vilket ses som en resurs och tillgång för rekreation för många invånare. Länsstyrelsen har pekat ut området som ett av regionens tätortsnära natur- och parkområden. Konsekvenserna av detaljplanen är att möjligheterna att uppleva en unik miljö med särskilt höga naturvärden i Göteborgsregionen minskar drastiskt. Även allemansrätten påverkas mycket negativt då tillgängligheten i området starkt begränsas. Detaljplanen är därför inte i enlighet med miljöbalkens och planlagstiftningens krav på att natur värdefull för rekreation skall värnas.

Planen strider mot riksintressen för fornlämning och kulturmiljö, Miljöbalken 3 kap

Området har förekomst av en mycket stor fornlämning, Christina Regina. Detaljplanen innebär att en betydande del av fornlämningen kommer att förstöras vilket bryter mot gällande lagstiftningen som skyddar alla fasta fornlämningar. Förstörelse av fornlämningar är ej i linje med nationella målsättningar kring bevarande av kulturmiljöer.

Fornlämningen 216.1, Göteborgs innerstad, är ett riksintresse. Detta innefattar bland annat de underjordiska befästningarna vid Rosenlund. Lämningar efter befästningarna under mark är mycket värdefulla kulturhistoriska dokument.

Västlänkens planerade byggnation av station Haga, samt dragning med byggande i öppet schakt kommer att innebära irreversibla skador på bastion Christina Regina. Bastionen, den utskjutande delen av befästningsvallen, kommer till stor del att grävas bort i linjeschaktet, liksom vallgrav och fältvall i park och alléstråket. Detta innebär mycket stora både förlorade och skadade värden på fornlämningen.

Trafikverket anser att Västlänken och Hagastation är av riksintresse och kan ställas mot riksintresset Fornlämningen 216.1 - Trafikverkets beslut är inte formellt riktigt, eftersom byggandet av stationen är en lokal angelägenhet och inte ett riksintresse.

Som Boverket påpekat i PM den 29.5.12 om vissa bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden ger Miljöbalken inte utrymme för avvägning mellan olika riksintressen vid tillståndsprövning, utan det måste göras tydligt om åtgärderna, i det här fallet ingreppen för Västlänken i Haga, leder till påtaglig skada på något av områdets riksintressen. Någon sådan bedömning har inte gjorts i detaljplanen. Om en tydlig och transparent bedömning av effekten av Västlänken och ingreppet i Haga visar påtaglig skada på fornlämnings- och kulturmiljön, innebär det ett stopphinder för exploateringen i Haga.

Planen strider mot MKB- förordningen (2005:356), bil 2 och 4

En Miljökonsekvensbeskrivning upprättas enligt MKB-förordningen. Den ska följa de kriterier som redovisas i förordningens bilaga 2 och 4. I den MKB som bifogas detalj-

planen saknas analys och kvantifiering av ett antal av kriterierna, bl.a. effekternas gränsöverskridande karaktär, deras betydelse och komplexitet (bil 2:3), sannolikheten, varaktigheten och frekvensen av påverkan och möjligheten att avhjälpa den, påverkans totaleffekt och vilken sårbarhet det påverkade området har (bil 4:2).

I EU:s MKB-direktiv (85/337/EEG) artikel 5 sägs även att exploatören skall redovisa ”en beskrivning av projektet med uppgifter om lokalisering, utformning och omfattning” och att en MKB skall innehålla ”en översiktlig redovisning av de huvudalternativ som exploatören har övervägt och de viktigaste orsakerna till den valda lösningen med beaktande av miljöeffekterna” (i enlighet med den ändring som gjordes av direktivet 1997). Någon tillräcklig redovisning (enligt det sista stycket) av alternativ för Haga Station har ej skett varför MKB:n även bryter mot EU-direktivet.

Utred alternativ som skyddar våra riksintressen, träd- och grönområden samt kulturmiljöer i Göteborg!

Planen strider mot Artskyddsförordningen och även mot EU:s skyddsdirektiv för särskilt skyddsvärda arter och miljöer

Så stora områden som finns inom planområdet med gamla stadsträd är ovanliga för södra Sverige och det är av nationellt intresse att det kan bevaras. Inom området finns även flera rödlistade arter och ett antal indikatorarter noterade.

Sammantaget utgör artförekomsterna en för regionen unik artsammansättning och biologisk mångfald. Vi anser att detaljplanens konsekvenser är så omfattande för naturmiljön och den biologiska mångfalden att den bryter mot svensk lagstiftning, EU:s direktiv och krav och internationella konventioner.

Planen strider mot Plan- och bygglagen 1 kap. 1 §

Enligt lagens första och viktigaste portalparagraf ska planläggningen ”... främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.” För var och en av dem finns ett stort antal kvantitativa indikatorer, utvärderade i internationell litteratur. Det är planläggningens uppgift att i detaljplanen visa med kvantitativa beräkningar hur Haga-området blir mera hållbart av de föreslagna åtgärderna och när de sociala levnadsförhållandena blir jämlika och goda. I detaljplanen redovisas inte i något avseende hur området runt Haga Station blir mera hållbart av den föreslagna exploateringen.

Planen strider mot Plan- och bygglagen 2 kap. 2 §

Enligt PBL ska ”Planläggning ... syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.” Detaljplanen redovisar inte att den föreslagna exploateringen för Haga Station är den mest lämpade för området och inte heller att den skulle medföra god hushållning.

Planen strider mot Plan- och bygglagen 2 kap. 6 §

Byggnadsverk ska enligt lagen utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan.

Vid ett genomförande kommer skador att ske på bl.a. värdefull biologisk mångfald, vattenkvalitet, rekreativsmöjligheter och fornlämningar. Beslutet att anta detaljplanen är därför ej i enlighet med svensk miljö- och planlagstiftning, EU:s direktiv och krav och internationella konventioner.

Behovet av Västlänken med station Haga motiveras av en rad fraser som inte vilar på vetenskaplig grund och saknar relevans i allvarligt menad samhällsplanering. Inga motiv redovisas för behovet av stationen.

Planen strider mot Plan- och bygglagen 2 kap. 7 §

Innehållet är det samma som del av yttrande nr 31 & 32, skrivelse 1.

Planen strider mot Plan- och bygglagen 6 kap 1 §

Innehållet är det samma som del av yttrande nr 31 & 32, den gemensamma delen.

Påverkan genom tunnelbygget

Innehållet är det samma som del av yttrande nr 31 & 32, skrivelse 1.

Kommentar:

Generellt bör påpekas att denna detaljplan prövas enligt Plan- och Bygglagen.

Enligt 2 kap PBL åligger det Göteborgs Stad att i planläggningen föreslå det man anser vara den mest lämpade markanvändningen. Den ska också medföra god hushållning med mark- och vattenområden. Stadsbyggnadskontoret har utifrån de motiveringar som anges i planbeskrivningen, med hänvisning till ställningstaganden i översiktsplan och övriga antagna strategiska dokument, gjort bedömningen att den föreslagna markanvändningen är den långsiktigt mest hållbara.

Förslaget innebär att kollektivtrafikflöden kommer att bli mer effektiva och byten kommer att ske på ett smidigare och mer trafiksäkert sätt än i nuläget, vilket kan bidra till ett mer effektivt markutnyttjande, högre täthet och minskad klimatpåverkan. Det kan också stärka och underlätta flöden mellan stadens och regionens delar, vilket är positivt för såväl integration som förutsättningarna för näringslivet i olika delar av staden.

Planen strider mot Miljöbalken 1 kap 1§

För kommentarer se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

Allmänna hänsynsregler enligt Miljöbalken 2 kap

Bevisbördesregeln

Regeln innebär att den som ska bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska bevisa att hänsynsreglerna uppfylls. Det vill säga att den som riskerar att drabbas av en olägenhet inte ska behöva bevisa motsatsen. Omfattande utredningar har tagits fram under hela projektet med Västlänken och detaljplanen för att minimera den påverkan som ett genomförande innebär.

I artskyddsförordningen (2007:845) § 4-9 finns regler om fridlysning som gäller växter och djur. Förordningen anger både de arter som skyddas genom EU:s fågeldirektiv respektive art- och habitatdirektiv och de arter som omfattas av nationella eller regionala fridlysningsbestämmelser. En dispens från fridlysningsföreskrifter (artskyddsförordningen) kan bli aktuell för vissa djur- och växtarter. Till exempel en eventuell påverkan på habitat med getlav och knölnate samt påverkan på fortplantningsområden eller viloplats för fladdermus. Planen bryter därför inte mot bevisbördesregeln. För fler kommentarer se sammanfattningen.

Kunskapskravet

För kommentarer gällande arter se tidigare kommentar till yttrandet.

För kommentarer gällande byggtiden se sammanfattningen.

Försiktighetsprincipen

Försiktighetsprincipen innehåller tre olika principer; miljöbalkens försiktighetsprincip, principen om att förorenaren betalar och principen om bästa teknik.

Försiktighetsprincipen innebär att redan risken för skador och olägenheter medför en skyldighet att vidta åtgärder som behövs för att negativa effekter på hälsa och miljö ska förebyggas, hindras eller motverkas. Skyldigheten gäller alltså inte bara konstaterade skador och olägenheter, utan även möjliga/sannolika/troliga skador och olägenheter. Det innebär att redan vid risk för skador och olägenheter uppstår en skyldighet att vidta åtgärder som behövs för att negativa effekter på hälsa och miljö ska förebyggas, hindras eller motverkas. Skyldigheten gäller alltså inte bara konstaterade skador och olägenheter, utan även möjliga/sannolika/troliga skador och olägenheter. Både detaljplanen och järnvägsplanen har utrett detta och åtgärder som föreslagits uppfyller därför försiktighetsprincipen. För fler kommentarer se sammanfattningen.

Lokaliseringsprincipen

För kommentarer gällande alternativstudier se sammanfattningen.

Hushållningsprincipen

Principen innebär hushållning med råvaror och energi och att utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. Detaljplanen bryter hushållningsprincipen då den framförallt främjar kollektivtrafiken men även gång- och cykeltrafik på bekostnad av biltrafik, vilket bidrar positivt till miljön.

Miljömål

En beskrivning av berörda miljömål har kompletterats planbeskrivningen men beskrivs även i MKB tillhörande detaljplanen.

Rekreativsvärden

Allemansrätten bedöms inte påverkas negativt av planens genomförande. Med ett genomförande av planen bedöms områdets tillgänglighet att öka. Exempel på detta är en ny gångbro över Rosenlundskanalen och nytt gångstråk genom parken upp mot Haga Kyrkogata, prioritering av gång- och cykeltrafik genom omfördelning av trafikytor, upprustning av kajerna och Pustervik mm. För fler kommentarer gällande park- och naturmiljö se sammanfattningen.

Planen strider mot riksintressen för fornlämning och kulturmiljö, Miljöbalken 3 kap

För kommentarer se sammanfattningen.

Planen strider mot MKB- förordningen (2005:356), bil 2 och 4

När behovsbedömningen har konstaterat att genomförandet av en plan kan medföra betydande miljöpåverkan är nästa steg i processen att avgränsa miljöbedömningens och MKB:s innehåll beträffande omfattning och detaljeringsgrad. Det är Länsstyrelsen som tar ställning till förslaget om avgränsning, en sådan avstämning gjordes 2012-08-31. Syftet är bland annat att koncentrera arbetet till de miljöfrågor som är mest relevanta för de aktuella planerna. Det är även viktigt att avgränsa innehållet i förhållande till den parallella processen med framtagandet av MKB för järnvägsplanen som Trafikverket ansvarar för. Den MKB som är kopplad till detaljplanen hanterar de konsekvenser som uppkommer med anledning av det som regleras inom denna detaljplan, medan Trafikverkets MKB behandlar de frågor som rör järnvägstunnelns anläggande.

Vad en MKB ska innehålla regleras i 6 kap 12 och 13 §§ miljöbalken. Generellt ska en MKB till en plan eller ett program innehålla de uppgifter som är rimliga med hänsyn till:

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap
 - planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad
 - allmänhetens intresse
 - att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder.
- Därmed strider inte detaljplanens MKB mot MKB-förordningen. Mer om Avgränsningen av MKB går att utläsa i MKB till detaljplanen.

Planen bedöms enligt ovanstående inte strida mot MKB-förordningen.

För kommentarer gällande riksintressen, träd, park- och kulturmiljö se sammanfattningen.

Planen strider mot Artskyddsförordningen och även mot EU:s skyddsdirektiv för särskilt skyddsvärda arter och miljöer

För kommentarer se tidigare kommentarer till yttrandet gällande allmänna hänsynsregler.

Planen strider mot Plan- och bygglagen 1 kap. 1 §

I både planbeskrivningen och MKB beskrivs påverkan på hållbarhet inom olika områden, bland annat genom en beskrivning av de miljömål som berörs av planen. En mer hållbar och positiv inverkan på miljön och människors säkerhet- och hälsa uppnås framförallt genom satsningen på kollektivtrafiken och omfördelningen av trafikytorna där gång- och cykeltrafik främjas. Med en minskning av biltrafik uppnås många miljömässiga fördelar som även påverkar människors hälsa. För fler beskrivningar av planens genomförande för olika delområden se planbeskrivningen.

Planen strider mot Plan- och bygglagen 2 kap. 2 §

Planområdet är redan utpekad som en del av riksintresset för framtida kollektivtrafik. Även i översiktsplanen finns Västlänkens korridor utpekad, varav en del av denna ligger inom planområdet. För fler kommentarer till Västlänken som projekt och alternativredovisningar se sammanfattningen.

Planen strider mot Plan- och bygglagen 2 kap. 6 §

För kommentarer till synpunkten se tidigare kommentarer till yttrandet samt sammanfattningen.

Planen strider mot Plan- och bygglagen 2 kap. 7 §

För kommentarer till innehållet se under yttrande 31 & 32.

Planen strider mot Plan- och bygglagen 6 kap 1 §

För kommentarer till innehållet se under yttrande 31 & 32.

Påverkan genom tunnelbygget

För kommentarer till innehållet se under yttrande 31 & 32.

68 Boende på Rosengatan 1

Anser att Västlänkens station Haga inte behövs. Pengar borde istället läggas på billiga bostäder, exempelvis till att rusta upp husen i Gårda i stället för att riva.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningen.

69 Föreningen Framtida Kollektivtrafik

Anser att programskrivarens argument för station Haga ger intryck av att man utför ett expeditionsärende för politikerna utan den fackmässiga bearbetningen som förutsetts för ett planarbete enligt PBL. Trafikverkets beslut att klassa station Hagas som ett riksintresse är inte formellt riktigt och stationens betydelse, vilken anses vara noll, inte kan motivera mångmiljardsatsningen.

Föreningen vill se en mera saklig beskrivning av nollalternativet och anser inte att det i beskrivningen av nollalternativet går att utgå från att visionerna för Västlänken blir verklighet. Ett nollalternativ:

- Har samma, eller större möjlighet för bostäder/lokaler i Allétråket och mot Rosenlundskanalen
- Innebär att byggtiden inte behöver genomföras och att flera hundra år gammal parkmiljö försvinner
- Innebär att Allélänken kan byggas ut med ökad kapacitet och resandekvalitet
- Innebär att nya och bättre möjligheter kan utredas

Föreningen skriver att handlingarna måste kompletteras med en genomförandebeskrivning som har en särskild miljökonsekvensanalys av genomförandet. Planförslaget strider mot Miljöbalken och mot Plan och bygglagen och bör avvisas med hänsyn till konflikt med riksintressen. Påstående om att andra alternativ är utredda är en lögn. Utred Gårdalänken.

Kommentar:

Västlänken är ett riksintresse för framtida kollektivtrafik, där station Haga ingår som en del.

För kommentarer gällande alternativsutredningar se sammanfattningen.

En MKB (miljökonsekvensbeskrivning) har tagits fram till planhandlingarna som beskriver konsekvenserna av framförallt ett genomförande jämfört med nollalternativet.

För kommentarer gällande genomförandebeskrivning se kommentar till yttrande nummer 31 & 32.

För övriga kommentarer gällande Västlänken se sammanfattningen.

70 Föreningen Gårdagruppen

Allmänt om Västlänken

Föreningen är övertygad om att Göteborgs Stad har haft ett avgörande inflytande över såväl systemuppbyggnad som utformning av Västlänken. Resultatet är en mycket dålig lösning då Västlänken endast betjänar ca 5 % av kollektivtrafikresorna i regionen. Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt, vilket Riksrevisionsverket har konstaterat i sin granskning. Trafikverket anger 20 miljarder som kostnad, men också att kostnaden skall räknas upp med järnvägsindex (5 % per år) till tiden för trafiköppning vilket blir 46 miljarder. Utsläppen under byggtiden blir större än besparingarna som uppkommer, enligt Trafikverkets egna beräkningar för Västlänkens livslängd på 60 år.

Gårdalänken lyfts fram som ett alternativ, vilken på ett billigare sätt även kan ta hand om höghastighetståg från Oslo till Köpenhamn, det blir ett bygge i berg och inte lera samt små miljöstörningar. Genomfartsresorna blir även kortare. Utbyggnaden av Västlänken jämförs i planhandlingarna med ett nollalternativ. Istället bör en jämförelse göras

för alternativet med Gårdalänken. Med Gårdalänken kan Göteborg även få en ringled för snabbspårväg inräknat i de 46 miljarder som Västlänken beräknas kosta enligt föreningen.

Byggtid

Västlänken medför enorma miljöingrepp i och med schaktet i Haga som kommer att innebära fällning av träd som har skydd av miljöbalken.

Den ofrånkomliga sänkningen av grundvattennivån riskerar sättningar i de gamla husen i Haga.

Station Haga

Tillgängligheten för spårvagnsresenärer behöver förbättras. Det finns en möjlighet att förlänga spårvägen i Parkgatan, via Smålandsgatan till hållplatsen vid Skånegatan. Spårvägen från Västergatan kan samtidigt kopplas ned längs Haga Kyrkogata till den nya hållplatsen vilket skulle förbättra tillgängligheten. Sambandet mellan uppgången i Handelshögskolan och hållplatsen vid Haga Kyrkogata måste förbättras för att motivera uppgången.

Dimensioneringen av detaljplanens anläggningar ifrågasätts då detaljplanen inte redovisar antalet pendlare som tänkt använda stationen dagligen.

Föreningen undrar hur de underjordiska utrymmen dimensioneras och hur många resenärer som kommer att använda den påkostade anläggningen vid Handelshögskolan.

Det är en oklar utformning av rulltrappspaketet, hiss, kommunikationsytor, korttids- och cykelparkering vid Pusterviksplatsen.

Kommentar:

Allmänt om Västlänken

För kommentarer se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

Byggtid

För kommentarer se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.

Station Haga

I samband med ombyggnationer av spårvagns- och trafiknätet i planens genomförande kommer hållplatsen förbättras till en bytespunkt i Parkgatan, planbeskrivningen har förtydligats i beskrivningen av detta. Samtliga gator kommer att rustas upp och kopplingar förstärkas mellan de olika målpunkterna.

För kommentarer gällande dimensioneringen se sammanfattningens Tematiska svar.

Detaljutförning av t ex hissar, rulltrappor mm regleras inte i detaljplanen, utan ska inrymmas inom byggrätten. Trafikverket arbetar med detaljutförningen av stationen i arbetet med projekteringen av järnvägen och stationslägena. Ett cykelgarage under markytan för ca 400 cyklar kommer att finnas på ett av mellanplanen och nås via separat trappa norr om Södra Allégatan. Cirka 50 cykelplatser för korttidsparkering föreslås i markplan. För fler kommentarer gällande cykelparkering se kommentarer till ytt-rande nummer 38.

71 Boende på Ljusstöparegatan 9

Är emot Västlänken i stort och tycker att det vore mycket bättre att satsa på luftburen

järnväg på broar över staden när vår stad är byggd på lera, särskilt i samband med den ökande mängden nederbörd och översvämningrisker i samband med klimatförändringarna vi står inför. Station Haga strider mot miljöbalken.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningen.

72 Boende på Föreningsgatan 1B

Är emot projektet och anser att omröstningen om trängselskatt handlade om Västlänken. Annedal och Haga bör bevaras men nu tänker ni istället trampa över oss med elefantfötter.

Kommentar:

För kommentarer till yttrandet se sammanfattningen.

73 Boende på Nilssonsberg 27

Västlänken

Projektet är ett högriskprojekt. Andra, billigare och enklare lösningar bör utredas som inte innebär lika stor negativ påverkan för Göteborg. Trängselskatten bör avskaffas, resultatet av folkomröstningen bör respekteras. Finansiering av ev. Västlänk i omarbetad form skall i så fall tas via skatten. Synpunkter på projektets konsekvenser får inte nonchaleras. Göteborg behöver bättre kollektivtrafik och inte cykelbanor och tågtunnlar.

Station Haga

Riskbedömningar bör göras utifrån räddningstjänstens behov. Fastighetsägare samt hyresgäster bör få information om vad projektet innebär för dem.

Byggtid

Göteborgarna bör få veta hur trafiken skall fungera under byggtiden.

Kommentar:

Västlänken

Med ett genomförande av detaljplanen kommer både kollektivtrafik-, gång- och cykelnätet att förbättras. Planbeskrivningen har förtydligats i denna beskrivning.

För fler kommentarer gällande Västlänken se sammanfattningen.

Station Haga

Arbetet med detaljplanen samt järnvägsplanen har skett i en dialog med Räddningstjänsten.

Berörda sakägare har fått information om detaljplanen utskickad i varje skede av detaljplanen.

Byggtid

För kommentarer se sammanfattningen.

74 Skrivelse utan angiven adress

Har skickat in skrivelse 1 och 2, se yttranden nummer 31 och 32. Boenden vill även framhäva trädens inverkan på stadsmiljön då de bidrar till svalka och skugga på sommaren, hindrar vinden vid stormar, tar upp koldioxid och föroreningar från trafiken, hyser fåglar och annat djurliv som insekter samt är vackra att se på.

Kommentar:

För kommentarer till skrivelse 1 och 2 se kommentarer till yttrande nummer 31 & 32.

Staden håller med i synpunkten att träden är viktiga för båda stads och parkmiljön. Därför ställer detaljplanen ett krav på återplantering efter byggtid. För fler kommentarer se sammanfattningen.

75 Skrivelse utan angiven adress

Invänder mot förslaget med Västlänken och station Haga.

Flytt av träd kommer att bli för dyrt och många kommer att behövas ta ner. Göteborgs Stad har ingen erfarenhet av flytt av träd utan sågar bara ner de som är i vägen. Nyplanterade träd i stadsmiljö växer aldrig till den storlek som gamla träd förr, miljön kommer att förändras för gott. Planen bryter mot Miljöbalken i och med minskad parkyta och riksintresset för kulturmiljö i och med ingrepp i fornlämningsmiljön. En stationsbyggnad i den obebyggda fältvallen får en stor konsekvens för platsens kulturhistoriska berättarinnehåll.

Träden är inte bara vackra och hem till fåglar och fladdermöss utan motverkar också den dåliga luften i Haga.

Stationen minskar inte Göteborgs problem med segregationen. "Utveckling" av den kvadratkilometern med högst kvadratmeterpriser i Göteborg är inte utvecklande för hela staden. Etablering behövs i förorter och på Hisingen. Andra alternativ bör utredas.

Kommentar:

För kommentarer gällande träd-, park- och kulturmiljö samt fornlämningar se sammanfattningen.

Staden har för avsikt att återplantera området med större träd. Nyplanterade träd kommer med tiden att växa till sig för att uppnå samma storlek som de befintliga gamla träden. Det kommer dock att ta många år, lika många som för det tog för de befintliga träden att växa upp till en sådan storlek. Se även sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Träd och grönområden.

För kommentarer gällande alternativ se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

76 Boende på Olof Persvägen 8

Anser att station Haga bör byggas med fyra spår från början, vilket boenden tillskrev Banverket redan 2006. Tågtrafiken genom Västlänken kommer att vara mycket omfattande redan från början. Underhållsarbeten i stationen underlättas genom att ett dubbel-spår alltid är öppet för trafik.

Kommentar:

En utredning om kapaciteten i Västlänken och framtida behov pågår och beslut behöver tas senast 2016-2017. Därför förbereder Trafikverket planeringen för fyra spår på stationerna i Haga och Korsvägen. Station Centralen byggs direkt med fyra spår.

77 Boende på Hästhovsgatan 11

Anser att planen måste göras om totalt då en analys av passagerarflöden saknas. Stationen kommer att bli så ödslig att människor, framför allt då kvinnor, kan komma att undvika stationen pga. av den känsla av otrygghet som skapas. Utan stora förbättringar av förslaget kommer kvinnor i stor utsträckning att undvika stationen och därmed går förslaget stick i stäv med Göteborgs stads jämlikhetssträvanden,

I underlaget för planen saknas beräkningar av passagerarflödet under dygnets olika timmar vilket bekräftades på samrådsmötet. Detta är ju så oerhört grundläggande att

man först måste göra denna analys och sedan gå igenom planen i varje enskild del för att kontrollera att åtgärderna är balanserade mot passagerarflödet.

Endast ett fåtal passagerare kommer att finnas på stationen utanför högtrafiktiderna och på sen kväll kan stationen mycket väl komma att vara helt tom.

Detta ställer krav på helt andra åtgärder för att förbättra säkerheten. Det räcker inte med rundade hörn, utan det handlar om möjligheter att rent fysiskt minska ytorna framför allt kvällstid. Säkerhet handlar om allt från självmord till överfall och sabotage som kan ske då antalet människor i rörelse är litet. Passagerare kan komma att undvika stationen utan åtgärder.

Kommentar:

Planbeskrivningen har uppdaterats i beskrivningen av stationens trygghet. Detaljformningen av stationen pågår i projekteringsarbetet av stationen där trygghetsaspekten är en mycket viktig utgångspunkt. För fler kommentarer se även sammanfattningen samt kommentarer till yttrande nummer 8, 10 och 16.

78. Boende på Skolgatan 26

Anser att området redan är överbefolkat, att området kommer att byggas sönder och att bygga underjordiska tunnlar är farligt för miljön. Projektet kommer inte att fungera och kommer överstiga kostnaderna. Boende förespråkar sky-trains eller Gårdaalternativet.

Kommentar:

För kommentarer gällande stationen och Västlänken se sammanfattningen.

79. Boende på Basungatan 25

Boenden har inkommit med sammanfattning av Yimbys yttrande, se synpunkt 39, och lägger även till att det är kul att planeringen av detta för staden så viktiga infrastrukturprojekt fortskrider.

Kommentar:

För kommentarer till Yimby Göteborgs yttrande se kommentarer till yttrande nummer 38.

I övrigt noteras synpunkten.

80. Royal Design Josephssons

Är orolig för hur familjeföretaget Josephssons som ligger i innerstaden ska påverkas av byggnationen av Västlänken. Valet kan bli att flytta butiken till ett köpcentrum utanför staden. Hänvisar till omvandlingen av Övre Husargatan som boenden menar försämrade framkomligheten för viktiga bilburna kunder och gjorde att en del av kundunderlaget försvann från innerstaden.

Boenden ser att man bör undersöka andra alternativ till en station i Haga och att det inte stämmer att hela Västsvenska paketet går i stöp för att man väljer en annan sträckning. Anser att nyttan med en pendelstation i Haga inte står i proportion till de kostnader och risker man tar vid ett tunnelbygge i dessa känsliga delar av staden. Om man vill ha bästa nyttan borde man välja en station där den största potentialen finns och förespråkar Gårdaalternativet eller vid Lindholmen med en station i Göteborg Norra. Anser att det går bra att kombinera höghastighetståg mellan Oslo- Göteborg- Köpenhamn och samtidigt ha en god framkomlighet inom tätbebyggt område. Föreslår att Västlänken byter namn till Citylänken och efterfrågar nya förbättrade lösningar.

Kommentar:

Göteborgs Stad och Trafikverket kommer att arbeta gemensamt för att lösa framkomligheten för trafiken under byggtiden för alla trafikslag. För kommentarer gällande byggtrafiken se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.

För kommentarer gällande studerade alternativ se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.

81. Boende på Västerlandsgatan 8

Boenden menar att det är mycket svårt att planera en spårvägstunnel i Göteborg men anser att en station i Haga inte är en acceptabel lösning utan att Västlänken bör flyttas till ett nytt läge längre österut.

Boenden syftar på att marken och träden är högst skyddsvärda då de renar luften från avgaser och att dessa miljöer måste respekteras. Anser att det går emot strategin om hållbar miljöutveckling att ta ned dessa träd. Boenden betvivlar även att man med framgång kan flytta gamla träd. Trafiken runt uppgångarna kommer dessutom att förorsaka konflikter, inte minst i samband med Allégatans trafikanter.

Boenden anser att kollektivtrafiken i Göteborg måste prioriteras först och att station Haga onekligen kan bli en knutpunkt för många resande pga. de fåtal resenärer som kommer använda stationen. Ifrågasätter även att Västlänken skulle vara ett riksintresse för kommunikation och anser att de stora mängder massor som kommer produceras och hanteras under byggtid inte medför någon hållbar utveckling.

Att bygga en tunnel under de gamla husen, som vilar på rustbäddar, är otroligt vanskligt och riskfyllt och boenden ifrågasätter erfarenheten kring dessa frågor. Sprickor och ras kan ske med tiden.

Kommentar:

För kommentarer gällande studerade alternativ och lokaliseringar och träd se sammanfattningen.

För kommentarer angående biltrafik och områdets utveckling se kommentar till 28, 6 och 16. ovan.

Västlänken är ett riksintresse för framtida kollektivtrafik, där station Haga ingår som en del i det riksintresset. För fler kommentarer gällande riksintresset se sammanfattningen.

För kommentarer gällande byggtiden se sammanfattningen.

82. KB Kaponnieren

Påverkan av byggnationen

KB Kaponnieren äger och förvaltar fastigheten Pustervik 1:4 på Norra Allégatan 7-8. KB hänvisar till försämrade grundvattenförhållanden till följd av tunnel- och andra anläggningsprojekt inom Göteborgs innerstad och att omfattningen av åtgärderna då varit minimala i jämförelse med vad som nu planeras i form av tunnelbygge och station i Haga.

Handlingarna säger ingenting om vad som kommer hända när grundvattnet sjunker. Kommer Göteborgs Stad att bekosta grundförstärkande åtgärder? Kommer berörda fastighetsägare att ha garantier för kompensation från Göteborg Stad för att undvika och begränsa sättningsskador.

Informationen om dessa vattenproblem har varit minimala om inte obefintliga från stadens sida och hänvisar till grundvattensänkning inom kvarteret Pustervik på 90-talet till

följd av Televerkets byggnation av tunnel vid Rosenlundsbron. Pekar på svårigheterna att bemästra förhållandena då stadsbyggnadskontoret för ca tio år sedan projekterade för ett parkeringshus på Pusterviksplatsen. Projektet fick avbrytas i sista minuten då det uppdagades att en mycket stor vattenledning gjorde vidare byggnation omöjlig.

Alternativ

I planbeskrivningen sid 77 beskrivs nollalternativet och där påstås att Göteborg blir ett mindre lättillgängligt regioncentrum om inte Västlänken byggs. KB anser att det är ett ogrundat påstående och att resande från andra kommuner idag redan är väl tillgodosedda med kollektivtrafiken till och från Göteborg. Flera beräkningar har visat att ca 3-5 procent av kommunens invånare har nytta av tunneln. KB skriver att i det redovisade planmaterialet saknas kostnadsaspekt och att det kan konstateras att Gårdalänken skulle vara ett betydligt mindre kostbart alternativ. Med hänsyn till dessa argument menar KB att varken Haga station eller Västlänken bör byggas.

Ersättning

Om Göteborgs Stad fortskrider med projektet anser KB att garantier och borgensförbindelser ska ställas så att berörda fastighetsägare går oskadda ur detta miljö, byggnadstekniska och ekonomiskt riskabla projekt.

Planhandlingar och innehåll

KB anser att tillgängligt underlag för samrådsyttrande är mycket omfattande och i vissa avseenden svåröverskådligt. Som fastighetsägare är det mycket angeläget att klargöra rådande förhållanden och i vilken grad planerade åtgärder kommer att påverka fastigheten och dess verksamheter. Framför följande frågor och synpunkter:

Hur kommer fastigheten med verksamheter att påverkas direkt och indirekt av planerade åtgärder i närtid och i framtiden?

Berörs fastigheten av planerade ändringar av detaljplaner?

Vilka tillfälliga och bestående effekter och konsekvenser kommer att uppstå med avseende på byggnader och verksamheter?

Finns det underlag som visar hur situationen ser ut med avseende på grundvatten och grundläggning?

Kommer det att ske någon kartläggning samt uppföljning av påverkansfaktorer?

Kommer störningar av fastighetens verksamheter att kompenseras?

Kommer ändringar av grundförhållanden och byggnadstekniska förhållanden som leder till åtgärder på fastigheten att kompenseras?

På vilket sätt och under vilken tid berörs fastigheten av de arbeten som kommer att ske med avseende på störningar under byggtid som exempelvis tillgänglighet, buller och vibrationer och teknisk försörjning mm?

Kommentar:

Påverkan av byggnationen

För kommentarer se sammanfattningen.

I samband med arbetet kommer även ledningsomläggningar att ske.

Alternativ

För kommentarer gällande nollalternativet och studerade alternativ se sammanfattningen.

Ersättning

För kommentarer se sammanfattningen.

Planhandlingar och innehåll

Planhandlingarna har reviderats och beskrivningen av förslagets konsekvenser har förtydligats.

Fastigheter längs Kaponjärgatan, därmed fastighet Pustervik 1:4, berörs inte av någon planändring till följd av Västlänken eller aktuell detaljplan för station Haga. Däremot kan en påverkan utanför planområdet upplevas under planens genomförande/byggtiden, framförallt genom trafikomläggningar. För kommentarer gällande byggtiden se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid. Under drifttiden blir påverkan framförallt av minskad biltrafik i området till förmån för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik.

För kommentarer gällande grundvattenpåverkan, grundläggning, kompensation och störningar se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.

83. Boende på Övre Husargatan 32

Boenden stödjer Yimbys yttrande (se synpunkt nr.39) och betonar särskilt integrering av uppgång på Pusterviksplatsen i ny bebyggelse. Håller dock inte med om att "trästaden" från Haga ska fortsätta där, utan bebyggelsen bör anknyta till stenhusen i dess direkta närhet.

Kommentar:

För kommentarer till Yimby Göteborgs yttrande se kommentarer till yttrande nr 38.

I övrigt noteras synpunkten.

84. Boende på Östra Ringgatan 4, Alingsås

Det vore bra med fler uppgångar i söder för valmöjligheten att komma upp på olika sidor av de omgivande trafiklederna. Behöver inte vara rulltrappor utan kan göras med enklare trappor. En anpassning av järnvägstunnelns djup och stationsanläggningens utformning så att Allélänken kan byggas i framtiden är önskvärd. Föreslår att sänka järnvägstunneln några meter så att en spårvagnstunnel kan dras igenom det som planeras som teknikvåning under stationens plattformar.

Uppgången på Pusterviksplatsen borde integreras i en 2-4-våningsbyggnad, gärna i klassisk stil så att det passar in i de historiska omgivningarna. Föreslår även att man exploaterar längs hela Pustervikskajen med kvälls- och nattöppna verksamheter i markplan för att skapa ett tryggt och levande gångstråk från Järntorget. Nämner Gamla Latin eller husen på Västra Hamngatan som inspiration.

Boenden hoppas på att Göteborgs Stadsmuseums fotomontage över hur parken förändras i och med bygget är missvisande. Det är viktigt att bevara allén så gott det går.

Instämmer i det yttrande som Yimby Göteborg inlämnat men vill komplettera med följande synpunkter. Betonar vikten av att man bygger fyrspåriga stationer direkt. Detta för att minska merskadan på parkmiljön genom att inte behöva gräva upp omplanterade och nyplanterande träd på nytt om man gör det senare. Tror att fyrspåriga stationer kommer att behövas inom en snar framtid och att merstörningar och merkostnaderna blir relativt små jämfört med om man kompletterar spåren senare.

Något bör göras med gångstråket upp mot Kaserntorget. Huset Rosenlundsgatan/Hvitfeldtsplatsen innehåller mest kontor och på kvällar och helger gapar tomma

fönster ner på gatan. Om det är rätt uppfattat så ska Västlänken byggas delvis under detta hus, vilket kräver omfattande och dyra grundförstärkningar. Föreslår att spara de pengarna, riva hela eller delar av huset och ersätta med ny bebyggelse där bostäder och verksamheter blandas för att ge mer liv åt gatan och göra entrén till staden innanför vallgraven mer inbjudande och trygg.

Kommentar:

Möjliga alternativa placeringar av uppgångarna har studerats både av Staden och Trafikverket i ett gemensamt arbete. Dessa har sedan utgått av olika anledningar. Huvudanledningen till att det inte finns fler uppgångar i den södra delen är med hänsyn till den känsliga kultur-/parkmiljön samt vägningar ur ett trygghetsperspektiv, där miljöer och rörelsestråk under jord generellt uppfattas som mindre trygga. Fler uppgångar skulle påverka parkerna ytterligare och Staden anser att man nu tillsammans med Trafikverket har hittat en tillfredställande lösning i de antal som föreslås. Rulltrappor har förespråkats i projektet för att underlätta för samtliga människor att använda stationen, även de med svårigheter att röra sig i vanliga trappor.

Gällande spårvagnstunnel se yttrande nr 38.

För kommentarer gällande en utveckling av Pustervik se kommentarer till yttrande nummer 1.

Fotomontaget från Göteborgs Stadsmuseum och deras tolkning av planens genomförande är mycket missvisande och positionen på platsen stämmer inte med detaljplanen. Detaljplanen ställer hårda krav på bevarande av parkmiljöerna. Ytor som påverkas av arbete i schakt ska återställas och återplanteras. Illustrationskartan samt de illustrationer som finns i planbeskrivningen samt tillhörande gestaltningsprogram ger en mer korrekt bild av det som detaljplanen medger.

En utredning om kapaciteten i Västlänken och framtida behov pågår och beslut behöver tas senast 2016-2017. Därför förbereder Trafikverket planeringen för fyra spår på stationerna i Haga och Korsvägen. Station Centralen byggs direkt med fyra spår.

Byggnaden vid Rosenlundsgatan/Hvitfeldtsplatsen ingår inte i planområdet. En av Stadens ambitioner är att förbättra gång- och cykelstråk.

85. Boende på Vitlinggatan 13

Boenden anser att station Haga är huvudskälet till att slingan under Göteborg blir så lång och dyr och hänvisar till siffrorna 27 miljarder år 2009 jämfört med 40 miljarder år 2026. Ifrågasätter dagens ”bilfientliga” politik, den förtätade staden och Järnvägsutredningens kalkyler på resependlare in till Göteborg. Menar på att ingen seriös analys över pendlartrafiken har gjorts för station Haga och att den borde tas bort pga. brist på behov, nytta, höga kostnader och att restider för övriga resande förlängs. Ifrågasätter motiven för att bygga station Haga pga. det begränsade utrymmet i Haga för vidare stadsutveckling.

Boenden tycker att Järntorget är en mer relevant bytespunkt och att en realisering av Operalänken mellan Järntorget och Centralen är väsentligare än station Haga. Boenden undrar hur det planeras för Operalänken och vad effekten blir för station Haga?

Menar att en så stor investering som stationen innebär bör ta höjd för en ökning av bilåkande i framtiden och ifrågasätter tillgängligheten till station Haga med bil, parkeringsutrymme och angöring. Boenden påpekar risker med projektet med tanke på sättningar på husen, den djupa leran, grundvattenförändringar, byggmaskiner och vibrationer från tågen, vilka är faktorer som går utanför detaljplanen avgränsningar. Undrar vem som betalar om husgrunder i Vasastaden drabbas?

Boenden eftersöker en mer specifik budget för projektet som redovisar vem som betalar och hur finansiering ska ske av kostnader utöver Västlänkens beräknade summa. Planens negativa påverkan på klimatet med omfattande CO₂ utsläpp på grund av järn och cement är inte angiven, vilket bör göras som del i kostnaden.

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningens Tematiska svar.

86. Boende på Ambjörnhagsvägen 55

Boenden ifrågasätter hur resultatet från folkomröstningen om trängselskatt har hanterats av politikerna. Anser att projektet inte är det bästa för Göteborg och att kommunledningen inte kommer att hålla det dem lovat (minimerad påverkan på befintliga byggnader, försvarbart ur samhälls- och trafikperspektiv, budgeten hålls). Är orolig över att skattepengar som kunde gått till andra allmänna intressen slösas på Västlänken och att kommunalskatten kommer höjas när pengarna i budgeten är slut. Uppmanar till att följa folkomröstningens resultat och lägga ner projektet.

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningen.

87. Boende på Godhemsgatan 24b

Boenden anser att Västlänken inte behövs och därmed bör inte heller station Haga byggas.

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningen.

88. Boende på Nordenskiöldsgatan 9

Boenden motsätter sig placeringen av station Haga med tanke på dess negativa skada på stadens grönområden samt kulturhistoriska byggnadsverk och miljöer. Anser att Haga med omnejd har liten genomströmning av pendeltrafikanter pga. begränsat antal arbetsplatser i närområdet och att få studenter vid Handelshögskolan och GU:s fakulteter vid Sprängkullsgatan och Linnéplatsen bor utmed sträckningarna Göteborg-Alingsås respektive Göteborg- Kungsbacka. Bortsett från pendlare lärare vid nämnda fakulteter utgör de ett ringa antal.

Områdena kring station Haga erbjuder små möjligheter för utbyggnad av vare sig bostäder eller arbetsplatser i någon utsträckning som skulle kunna påverka antalet resande. Boenden anser det vara en stor felberäkning att offra så oersättliga miljö- och kulturvärden till projektets begränsade nytta. Anser att de områden av staden som är i faktiskt behov av bättre kommunikationer och dessutom har goda utrymmen för utbyggnad har förbisetts, i synnerhet Hisingen.

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningen.

89. Boende på Johannebergsgatan 32a

Boenden anser att Göteborg med dess unika miljöer kring Hagaparken, Kungsparken och Nya Allén måste skyddas och bevaras. 2013 antogs en lag om skydd av träd och alléer som måste beaktas och efterföljas. Boenden anser att det är oacceptabelt att ingrepp i dessa värdefulla miljöer så allvarligt störs av station Hagas byggnation och att behovet av bättre kommunikation inte är ett rimligt skäl utan alternativ måste utredas.

Hagakyrkan som renoverades för ett antal år sedan riskerar sättningar från vibrationer som medföljer tågtrafiken. Boenden önskar att man respekterar kyrkorummets och dess

ceremonier. Nämnar också att den kulturhistoriska värdefulla byggnaden Skansen Lejonet är i riskzonen för påfrestningar.

Boenden anser att stort ansvar bör läggas på att skydda dessa miljöer inför framtiden och hänvisar till FN:s klimatrappport som beskriver de höga CO₂ utsläppen som bör sänkas för en globalt hållbar miljö. Boenden ifrågasätter hur det överensstämmer med den stora mängd CO₂ som kommer frigöras i samband med tunnelbygget? Anser att Västlänken är ett oansvarigt projekt med tanke på risker och miljökonsekvenser och uppmanar till att tänka om innan det är för sent.

Kommentar:

För kommentarer gällande parkmiljöerna och CO₂ utsläpp se sammanfattningen.

I den geotekniska utredningen tillhörande detaljplanen beskrivs risken för sättningar och utförda sättningsmätningar. Närmare Rosenlundskanalen är marken mer sättningsbenägen. Utförda sättningsmätningar på Samhällsvetenskapliga biblioteket och Haga kyrkan påvisar inte några pågående sättningar i dessa byggnader. För fler kommentarer gällande Hagakyrkan och risker för sättningar under byggtiden se sammanfattningen under byggtid.

90. Skrivelse utan angiven adress

Boende anser att det är svårt att bilda sig en uppfattning om hur många och vilka träd i Allén/Kungsparken som kommer att beröras av byggnation av Västlänken. Undrar om det finns någon mer detaljerad karta/förteckning över detta? Boenden anser också att stationsbyggnaden i Kungsparken är väldigt stor och undrar vad byggnaden kommer att innehålla samt varför den måste vara så stor?

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningen.

91. Boende på Kullegatan 12a

Boende har inkommit med Skrivelse 1, se yttrande nummer 31 och 32, samt att denne anser att detaljplanen bryter mot Miljöbalken, Stadens Grönplan och Plan- och bygglagen.

Kommentar:

För kommentarer se kommentarer till yttrande 31 och 32.

92. Boende på Repslagaregatan 3c

Boenden deltog i samrådsmötet den 4 november. De har nyss flyttat tillbaka till Göteborg efter 20 år utomlands och försöker sätta sig in i debatten kring Västlänken. Boenden tycker att det är svårt att förstå det massiva motståndet mot projektet. De anser att de ansvariga under samrådsmötet gjorde ett mycket bra arbete och gav saklig och tillförlitlig information samtidigt som de bevarade lugnet i en församling där många uppförde sig egendomligt och otrevligt. Boenden hoppas på en förbättrad kollektivtrafik och mindre bilar i staden och tycker att Västlänken verkar vara en rimlig lösning.

Kommentar:

Kollektivtrafiken avses förbättras, tillsammans med gång- cykeltrafiken. I övrigt noteras synpunkterna.

93. Boende på Kungs Sverres gata 25

Riksintresse fornlämning

Fornlämningen 216.1, Göteborgs innerstad, är ett riksintresse och att lämningar efter befästningarna under mark är mycket värdefulla kulturhistoriska dokument. Hagastationen förutsätter ett öppet schakt som kommer att innebära irreversibla skador på bastionen Christina Regina. Ur Kulturmiljöbilagan citeras ett stycke som beskriver de negativa konsekvenser som ingrepp i fornlämningsmiljön gör.

Boenden hänvisar även till Miljöbalken 3:e kapitlet § 6 som säger att områden vars kultur- och naturmiljö har allmänt intresse ska skyddas mot åtgärder som kan skada miljön. Menar även att inget riksintresse rimligen kan kopplas till en specifik utformning av stationen utan endast till kapaciteten för tågtrafiken till och genom Göteborg.

Yrkar på att detaljplanen för station Haga ändras så att riksintresset fornlämning 216.1, Göteborgs innerstad respekteras. Exempelvis genom att det öppna schaktets sträckning ändras eller genom att grävning sker tillräckligt djupt under bastionen så att denna inte skadas.

Spårvagnstunnel i Allén

Boenden anser att spårvägsnätet i Göteborg idag har flera allvarliga brister som gör det mycket svårt att nå de mål om fördubblad kollektivtrafik som satts upp i K2020. För att klara problemen är en naturlig åtgärd att dra spårväg från Drottningtorget och vidare västerut genom Nya Allén istället för att fortsätta att korka igen Brunnsparcken och området inom Vallgraven.

Flera förslag har publicerats på hur spårvägar ska kunna dras genom Nya Allén, t ex ”Allélänken” och ”Planskild Storkring” /1/. I det förra dras en grund jordtunnel genom hela Nya Allén bort till Järntorget. I det senare förslaget dras tunneln in i berget strax öster om Hagakyrkan för att sedan gå sydväst i riktning mot Linnéplatsen.

Ett problem för att kunna realisera en lösning med tunneln är Hagastationens placering. Det öppna schaktet under byggtiden kommer att omöjliggöra tunnlar i närtid. Men viktigare är att säkerställa möjligheten att dra framtida tunnlar i flera riktningar.

Boenden anser därför att detaljplanen tydligt bör visa vilka möjligheter för framtida tunnlar som kommer att finnas med avseende på djup, storlek och riktning samt visa på åtgärder som gör det möjligt att bygga dem. Man bör säkerställa bergtäckning alternativt förstärka över tågtunneln och stationen, även i delar där man bygger i lera.

Boenden yrkas även på att detaljplanen kompletteras för att tydligt visa hur man förbereder för en eventuell spårvägstunnel inom området.

Kommentar:

Riksintresse fornlämning

För kommentarer se sammanfattningen.

Spårvagnstunnel i Allén

Gällande spårvagnstunnel så studeras det i arbetet med "Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal och Partille". Se även svar till yttrande 11. En utredning om kapaciteten i Västlänken och framtida behov pågår och beslut behöver tas senast 2016-2017. Därför förbereder Trafikverket planeringen för fyra spår på stationerna i Haga och Korsvägen. Station Centralen byggs direkt med fyra spår.

94. Skrivelse utan angiven adress

Anser att staden inte kommer att behålla sin identitet och skönhet efter att ha blivit skadad av byggnationen av Västlänken. Vill att man ska tänka före och slippa ångest i efterhand.

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningen.

95. Naturskyddsföreningen i Göteborg

Är positiva till att kollektivtrafiken i Göteborg och regionen utvecklas och anser det väsentligt att Västlänken kan byggas enligt tidplan. Föreningen menar dock att byggnationen av projektet innebär stor negativ påverkan på värdefulla natur- och rekreationsmiljöer, som är viktiga både för biologisk mångfald och det gröna stadsrummet. Det är därför av allra största vikt att påverkan på naturvärdena och grönytorerna minimeras såväl under byggtiden som därefter.

Kultur-, parkmiljö och träd

Föreningen anser att betydligt mer kan göras för att minimera negativ påverkan på naturmiljö. Föreningen anser det viktigt för projektets trovärdighet att man kan visa att största möjliga hänsyn tas beträffande intrång i känsliga miljöer såväl under byggtid som efteråt.

Det är angeläget att så mycket som möjligt av de värdefulla trädmiljöerna runt Haga kan bevaras, och därför måste de mest avancerade teknikerna användas. Projektet skulle kunna bli ett föredöme i hur man kan bygga i känsliga stads/parkmiljöer med minimalt intrång, istället för att Västlänken entydigt stämplas som ett trädförstötarprojekt.

Föreningen anser det inte acceptabelt att värdefulla träd avverkas för att göra plats för tillfälliga vägar och liknande under byggperioden. Det är även viktigt att bevarande och utvecklande av natur- och upplevelsevärden även fortsätter bedrivas efter byggnation och följs upp lång tid framöver med tillräckliga resurser.

Många av de tankar och förslag som förs fram i rapporten Träd och trädmiljöer i Västlänkens korridor för ökat trädbevarande och kunskapsspridning stöds av föreningen, men att detta ytterligare förstärks genom att man använder den mest avancerade byggtekniken för att bevara så många träd som möjligt i första hand och flytt i andra hand.

Ur naturvårdssynpunkt är det främst trädmiljöer och enskilda träd med sällsynta/hotade arter, där lav- och svampfloran är av stort intresse, samt knölnatebeståndet i Vallgraven som är viktigast att bevara. Ur hälsoperspektiv är träd och parkmiljöerna en betydelsefull och omtyckt besöks- och rekreationsmiljö. Träden och parkmiljöerna tillhandahåller också viktiga ekosystemtjänster: vatten-, fuktighets- och ljusreglering, luftfiltrering, ljuddämpning, mm. Dessa värden måste också bevaras och utvecklas.

Kortare sträcka som öppet schakt

Det skulle vara mycket fördelaktigt om byggande i öppet schakt kunde undvikas eller åtminstone om sträckan som byggs i öppet schakt kunde kortas till norr om Nya allén, så att merparten av träden i allén och Kungsparken kan få stå kvar. Föreningen anser att om det är tekniskt möjligt att bygga en längre sträcka ”i tunnel” och en kortare sträcka som öppet schakt så bör detta göras även om det skulle bli dyrare.

Stationsbyggnaden i Kungsparken

Föreningen anser att uppgången i Kungsparken är kraftigt överdimensionerad i nuvarande förslag och ifrågasätter om byggnaden behöver vara så stor eller om man över huvud taget behöver ha en byggnad. Föreningen föreslår istället trappor så som på Haga Kyrkoplän på andra sidan Parkgatan, kompletterat med hissar. Dessutom att den hårdgjorda ytan runt nedgångarna görs så liten som möjligt. Om det finns funktioner i den tilltänkta stationsbyggnaden som inte nödvändigtvis behöver vara just där så flyttas dessa till nedgången vid Pustervik, vars placering inte gör lika allvarligt intrång i den gröna miljön och Kungsparkens höga naturvärden. Det är absolut inte acceptabelt att ta grön

mark i Kungsparken i anspråk för att inrätta affärer, kiosker, caféer eller andra kommersiella lokaler i en byggnad ovan jord i Kungsparken. Sådana kommersiella lokaler får förläggas under jord, eller möjligen i Pusterviksuppgången.

Alternativ

I rapporten Träd och trädmiljöer i Västlänkens korridor konstateras att det föreslagits olika alternativ för nedgångar vid Vasagatan. Föreningen förordar liksom rapporten att nedgång görs i byggnad söder om Vasagatan enligt detaljplanens förslag, framför nedgång i Vasagatans allé som föreslagits av Trafikverket.

Arter

Den hotade arten knölnate finns i Vallgraven och eftersom artens främsta utbredning är i Göteborg har vi ett särskilt ansvar för att värna dess livsmiljöer. Som förslag till åtgärder nämns att inventera förekomsten året innan bygget börjar. Föreningen föreslår ett mer omfattande program tas fram i god tid, med förslag på åtgärder inför, under och efter byggtiden för att säkerställa att arten finns kvar i ett livskraftigt bestånd i framtiden.

Kommentar:

Kultur-, parkmiljö och träd

För kommentarer se sammanfattningen.

Kortare sträcka som öppet schakt

I berget sprängs tunneln ut under staden, men för att bygga i områden med jord/lera behöver byggnationen utföras i schakt, eller med andra ord grävas, från ytan. Av denna anledning krävs en byggnation i schakt enligt Trafikverkets nu liggande förslag.

Stationsbyggnaden i Kungsparken

För kommentarer se sammanfattningen.

Alternativ

Förslaget till uppgångar i Vasagatans allé har förkastats bland annat eftersom dessa placeringar är att de leder till konflikt med stadsrummets användning och förutsätter en omdisponering av marken. Viktiga träd i allén skulle även försvinna, med sällsynta och hotade lavararter. Med uppgångar i allén skulle även viktiga siktlinjer gå förlorade. Den plats som krävs för uppgångarna leder till att värdefull yta i trafikstråken går förlorad och att det frekventa flödet på Vasagatan avbryts. För fler kommentarer gällande studerade alternativ se sammanfattningen.

Arter

Det är Trafikverkets ansvar att inventera arten ett år innan byggstart. Om arten hittas vid inventeringen behöver Trafikverket ta fram förslag på åtgärder för att skydda dessa exemplar, eftersom de är fridlysta. Förekomsten noteras i såväl detaljplanens som Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning.

96. Boende på Norra Fiskebäcksvägen 220

Boende har inkommit med Skrivelse 1, se yttrande nummer 31 och 32, samt följande synpunkt:

Anser att Västlänkens föreslagna sträckning innebär mycket stora ingrepp i värdefulla kultur- och naturområden. Swecos utredning om riskerna med grundvattensänkning och vad det kan innebära oroar mycket och anser att föreslagen sträckning bör ändras då projektet är av för stor risk.

Kommentar:

För kommentarer till yttrande till skrivelse 1 se kommentarer till yttrande nummer 31 och 32.

97. Boende på Övre Husargatan 23b

Marken under Haga samt närliggande områden som Linné består till stor del av lera. Många hus är gamla och inte pålade till berggrund. Boenden undrar hur byggnation av station Haga och anslutande tunnlar kommer att påverka närliggande byggnader och hur kommer fastighetsägare att kompenseras vid eventuella sättningskador?

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningen.

98. Boende på Sveagatan 2b

Boende stödjer Yimbys yttrande, se synpunkt 39, och betonar vikten av att vi skapa tät och en hög exploatering i nära anslutning till stationen. Det möjliggör bostad och arbete nära stationsläget vilket ökar samhällsnyttan av infrastrukturinvesteringen. Pusterviksp-latsen bör nyttjas för hög och tät bebyggelse med service i bottenvåningar.

Kommentar:

För kommentarer till Yimby Göteborgs yttrande se kommentarer till yttrande nummer 38.

99. Boende på Gröna Vallen 8

Är orolig för husen kring Hagakyrkan och biblioteket och hur grundläggningar med rustbäddar ska klara en ändring av grundvattennivån under byggnation.

Efterfrågar en genomförandebeskrivning enligt Miljöbalken 6 kap 1 § som visar omgiva- vande byggnaders grundläggning och hur de ska skyddas under byggtiden. Inte tillräck- ligt att skriva att 1800-talshusen ska skyddas, måste även visas hur det kommer att gö- ras. Boenden anser också att träden i området är en del av skyddsvärda kulturmiljön som tar stor skada av Västlänkens valda sträckning.

Kommentar:

För kommentarer gällande byggtiden se sammanfattningen.

För kommentarer gällande genomförandebeskrivning se kommentarer till yttrande nummer 31 och 32.

100. Boende på Vasaplatsen 2

Boenden yrkar på att detaljplanen återremitteras eftersom den skapar miljöstörningar för närboende. Boenden anser att planen striden mot Plan- och bygglagen då planhandling- arna saknar genomförandebeskrivning. Hänvisar till 6 kap 1 § som säger att en genom- förandebeskrivning ska redovisas vid upprättande av förslag till detaljplan. Boenden menar att det är själva genomförandet och inte det färdiga resultatet som påverkar de boende i närområdet. I boendens yttrande finns en lista på krav som denne anser ska redovisas. För att ta del av listan, se Skrivelse 1, yttrande nummer 31 och 32.

Trafikbuller är redan nu ett störande moment. Som närboende störs jag redan av trafik- buller som ligger nära tillåtna värden. Byggtrafiken kommer göra att dessa värden kommer att överskridas. Detta måste klargöras i en genomförandebeskrivning. Utred alternativ som skyddar våra Riksintressen, träd- och grönområden samt kulturmiljöer i Göteborg. Jag yrkar därför på att detaljplanen för station Haga ändras så att riksintresset respekteras. Exempelvis genom att det öppna schaktets sträckning ändras eller genom att grävning sker tillräckligt djupt under bastionen, så att denna inte skadas.

Jag hävdar att planförslaget främst strider formellt mot Miljöbalken 1 kap 1 §, 3 kap 6 § och Plan- och Bygglagen 6 kap 1 §. Den bör avvisas med hänsyn till konflikt med Riksintressen. Andra alternativ skall utredas som klarar Västlänkens funktion på ett mer hållbart, ekonomiskt och miljömässigt optimalt sätt. Detta har inte gjorts av Trafikverket. Det finns inget dokumenterat utredningsmaterial i ärendet som diarieförts på ett korrekt sätt. Trots flera försök hittar inte ansvariga tjänstemännen alternativstudier. Att alternativ utretts är således helt felaktigt. Västlänkens funktion behövs men sträckningen är fel med en station i Haga.

Kommentar:

För kommentarer gällande genomförandebeskrivning och skrivelse 1 se kommentarer till yttrande nummer 31 och 32.

För kommentarer gällande byggtiden, riksintresset och fornlämningar se sammanfattningen.

101. Boende på Nedre Fogelbergsgatan 9a

Anser att projektet är ett dåligt förslag för Göteborg och att resultatet från folkomröstningen om trängselskatt ska respekteras för att staden behålla trovärdigheten.

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningen.

102. Boende på Dr Bondes gata 4

Vill protestera mot byggandet av station Haga då boenden anser att den inte behövs pga. att få människor bor och arbetar i det området. Är övertygad om att projektet kommer bli dyrare än planerat och undrar varför det inte sägs öppet.

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningen.

103. Boende på Vasaplatsen 2

Har inkommit med Skrivelse 2, se yttrande nummer 31 och 32, men med vissa revideringar. Vissa stycken är förkortade samt stycket ”Bevarande av riksintresset” är borttaget.

Kommentar:

För kommentarer gällande skrivelse 2, se kommentarer till yttrande nummer 31 och 32.

104. Boende på Granitvägen 4

Överklagar beslutet att bygga Västlänken enligt gällande plan. Vill ha instruktioner på hur man formellt överklagar på rätt sätt.

Anser att tunnelbygget med pendeltågsstation i Haga bör tas bort ur plan. Nämner anledningarna: skada på stadsmiljön under byggtid, mycket dyrt projekt och ingen större minskning av biltrafik i centrum. Boenden menar att Götatunneln och ev. ny tunnel på Hisingen är tillräckligt.

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningen.

105 Swedgas AB

Swedegas har ingen högtrycksledning eller planerad utbyggnad för energigas i anslutning till detaljplaneområdet.

Därav har Swedegas AB inget att erinra mot planförslaget.

106. Boende på Hvitfeldtsgatan 5

Boenden hänvisar till MKB gällande förlust av biologisk mångfald i Centralen, omfattande påverkan på trädmiljöer i Haga samt den långa tid det tar att återställa miljöerna med avseende på naturvärden.

Boenden har sett beräkningar på att biltrafiken skulle minska markant som en konsekvens av Västlänken och ifrågasätter då vinsten med att gräva upp delar av centrum och offra värdefull naturmiljö. Anser också att andra alternativ bör utredas då värnandet av befintlig växtlighet måste prioriteras högre och träden ska få stå kvar.

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningen.

107. Boende på Västergatan 3a

Boende har inkommit med Skrivelse 1, se yttrande nummer 31 och 32, samt att denne anser att detaljplanen bryter mot Miljöbalken, Stadens Grönplan och Plan- och bygglagen.

Kommentar:

För kommentarer gällande skrivelse 2, se kommentarer till yttrande nummer 31 och 32.

108. Skrivelse utan angiven adress

Anser att Västlänken inte ska genomföras då den endast tjänar boende i kranskommunerna. Istället bör en högbana över mark byggas med station i Gårda som länkar över Göta Älv till Lindholmen. Den boende anser att en högbana blir billigare och medför mindre skada i staden.

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningen.

109. Boende på Sjömansgatan 9a

Yrkar, efter att ha tagit del av rubricerade detaljplan med bilagda handlingar och deltagit på samrådsmöten, på att Detaljplanen ändras av nedanstående anledningar:

Behovet av Västlänken med station i Haga motiveras av en rad fraser som inte vilar på vetenskaplig grund och saknar relevans i allvarligt menad samhällsplanering. Inga motivering redovisas för behovet av stationen.

Av de tre planerade stationerna under centrala Göteborg är station Haga den som innebär de utan jämförelse största ingreppen i stadsbilden med förlust av mycket stora kulturhistoriska värden. Hårdast drabbas Kungsparken och Nya Allén längs Vallgraven samt den i söder anslutande Haga Kyrkoplan, en unik grön kil i stadsbebyggelsen som med många storvuxna praktfulla träd utgör ett av innerstadens vackraste minnesmärken från 1800-talet, med höga naturvärden och unika skyddsvärda träd, växter, insekter, fladdermöss, lavar etc. Göteborgs stad värderar parkerna och allén som mycket betydelsefulla historiska uttryck och inte minst som omtyckta rekreationsytor samt en viktig biotop för stadens gröna lunga. Under Kungsparken och Vallgraven ligger välbevarade rester av 1600-talets befästningar. Detta ger Göteborg en framstående plats som ett tydligt exempel på stadsomvandling bland berömda fästningsstäder i Europa. Det oskattbara värdet Göteborg har i sitt – även i ett internationellt perspektiv – ståtliga parkbälte vid vallgraven löper stor risk att genom Västlänken bli allvarligt skadat, samtidigt som fästningsverken redan nu konstateras få oåterkalleliga skador. Ingrepp som ger dessa konsekvenser kan och bör starkt ifrågasättas med kännedom om den mycket begränsade samhällsnytta som de planerade stationerna ger. Detta på grund av det enligt flera utredningar beräknade blygsamma antalet pendeltågsresenärer till station Haga jämfört

med det totala kollektivresandet i detta område, så rikt på stadsliv. I Göteborgs stads propaganda serveras dock förutom andra floskler ett ogenerat påstående som saknar grund i publicerade fakta. Där heter det nämligen förbehållslöst att Västlänkens stationsuppgångar ska ”pumpa in liv i staden” (!). Göteborg är berömt och uppskattat för sina karaktäristiska stadsdelar med ett varierat folkliv och en måttlig skala i stadsbilden för att vara en storstad samt för sitt rika gröna kulturarv som är ett kännemärke för Göteborg.

Många frågar sig: hur kan man tro att Göteborgs mest känsliga äldre centrala delar, som efter decenniernas omfattande rivningar ännu står kvar, kan tåla sådana för stadsmiljön förödande ingrepp som Västlänken medför genom station Haga? Vad är det för ett Göteborg Västlänkens förespråkare ser för sin inre syn när man samtidigt påstår sig värna om alla stadsbildens värden som vi nu har? Det är stadens miljövärden man måste utgå ifrån att skydda och inte att Västlänken måste byggas till vilket pris som helst. Framtidens Göteborg blir vad vi nu går med på att göra det till. Vi är skyldiga våra förståndiga och framsynta förfäder som behöll vallgraven och skapade alléerna och parkerna för alla invånarens välbefinnande att klokt förvalta detta värdefulla arv – den stadsmiljö vi gärna berömmar oss av att uppskatta och som otaliga turister kommer för att se!

Påverkan genom tunnelbygget

Konstaterat

Schakt i lera för tunnelbygget mellan Hagakyrkan och Skattehuset blir 25-30 m djupt och ca 70 m brett. Det kräver att välbevarade fästningsverk under mark från tiden ca 1650-1700 försvinner, Rosenlundskanalens kajer och Rosenlundsbron med anor från 1865 demonteras, skyddsvärda allé- och parkmark grävs bort, ca 100 träd försvinner, varav den största delen anses som skyddsvärda.

Problem

Den lösa göteborgsleran är mycket sättningsbenägen och känslig för vibrationer och grundvattenförändringar på grund av tunnelarbeten och tunga transporter. Pågående sättningar i närliggande 1800-talsbebyggelse på vardera sidan av Haga Kyrkoplan är relativt blygsamma, men det är stor risk att situationen försämras avsevärt som följd av Västlänksbygget. De äldre husen i Haga och Vasastaden har i många fall bevarats med stora kostnader för reparation av skador från tidigare sättningar genom grundvattensänkningar efter anläggning av Televerkets ledningstunnlar m m. Nya, i värsta fall betydligt större, sättningar efter Västlänksbygget är svåra att förebygga och eftersom skador genom grundvattenförändringar ofta uppstår åratals efteråt kan det bli mycket besvärligt att få Trafikverket att ta på sig ansvaret för allvarliga konsekvenser som drabbar både fastighetsägare och boende. Det finns heller ingen plan för hur man ersätter 3:e part, vid ev skada, tex i hyreslägenheter. Vid sprängningar för Teletunneln (som mycket liten i jämförelse med Västlänken) så rasade innertaken i flera lägenheter ned.

Sprängning i berget under Hagakyrkan (byggd 1859) och Samhällsvetenskapliga biblioteket (fd Stadsbiblioteket från 1900) förväntas enligt Trafikverket orsaka sprickor i dessa byggnaderna. Både fasader och inredningar har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Trafikverket och Göteborgs stad lovar att återställa de bortschaktade parkdelarna med både återplanterade gamla träd och plantering med nya, men det är stor risk att skadorna på dagens välväxta parkmiljö blir bestående genom tunnelbygget. Detta konstateras även i Miljökonsekvensbedömningen som gjorts. För ett stort fullvuxet träd (de skyddsvärda som finns i Hagaparken och Kungsparken), behöver man plantera 500-1000 nya för att få samma effekt i koldioxidomvandling.

Även relativt små grundvattensänkningar kan göra att återplanterade större träd inte klarar sig och nya träd inte kan utvecklas lika bra som de nuvarande. Det skulle innebä-

ra att denna del av parkerna försätts i ett sorgligt tillstånd som aldrig kan repareras. Dessutom är det så att om Trafikverket får som de vill, kommer flera ventilationsschakt från tunneln att placeras i Haga Kyrkoplan samt även en nedgång till stationen, vilket mycket begränsar möjligheterna att återplantera borttagna träd och behålla kvarstående träd.

Påverkan av stationsanläggningen på parkmark

Detaljplaneförslaget

De norra uppgångarna från Västlänken – en vid Pusterviksplatsen och en större i Kungsparken – förändrar båda stadsbilden på varsin sida av Nya Allén. Av dessa är den i Kungsparken ("Bytespunkt Haga") avsedd att vara huvuduppgång. Den är därför tänkt att kombineras med en större spårvagnshållplats än den nuvarande i samma läge tillsammans med en ny busstation. Förändringen lovar man i förslaget ska göras med stor hänsyn till platsens stora historiska värden genom bestämmelser för skydd av kvarstående träd och återplantering av borttagna träd (där utrymme för detta återstår) och utformning av nybyggnader för stationsuppgångar och till stationen hörande tekniska anläggningar.

Sanningen är dock att man offerar betydande parkyta för att få ett stort trafiktorget (som Järntorget) mittemot Hagakyrkan. När det gäller Haga Kyrkoplan ska planbestämmelser säkra grönyrtornas nuvarande gränser mot gatorna, men andra bestämmelser ska tillåta att parkmark används för en busshållplats med väderskydd vid Parkgatan, en mindre stationsuppgång utan övertäckning i hörnet mot Sprängkullsgatan och tekniska anläggningar vid Haga Kyrkogata. Det finns ingen garanti för att stationsuppgången inte i framtiden ändå får en övertäckning, med eller utan en liten planändring.

Problem att lösa

För att Bytespunkt Haga ska få rum mellan alléstråket och Hagakyrkan krävs en avsevärd breddning av Parkgatan (denna påstås i planbeskrivningen breddas "något", men i själva verket från ca 20 m till ca 28 m) och därtill föreslås en förstorad hållplats med utrymme kring Västlänkens stationsuppgång – en byggnad som ska göras väl synlig och innehålla Västtrafiks servicefunktioner. Totalt skulle på detta sätt avståndet mellan Haga Kyrkoplan och grönytan norr om Parkgatan öka ca 50 % bara genom öppna hårdytor, med stationsbyggnaden inräknad uppåt 100 %. Genom att den nuvarande yttersta delen av Kungsparken fram till Sprängkullsgatan görs till hårdyta utmed Nya Alléns sydsida bildas istället för en gata med hållplats mellan två parker en trafikplats typ Järntorget som i norr begränsas av allén, inte av dagens park. Denna del av Kungsparken beskrivs som mindre välbesökt i nuläget p g a trafikstörningar, men man nämner inte att ett staket avskärmar hållplatsen från parken. Busshållplatsen med sin väntkur och den lilla stationsuppgången i Haga Kyrkoplan, båda belägna framför kyrkan, skulle minska parkens estetiska och kulturhistoriska värde.

Västlänken bör överhuvudtaget inte anläggas i en av Göteborgs absolut känsligaste historiska miljöer och värdefullaste centrala grönområden. Det bör ställas som villkor att detaljplanen i betydligt större utsträckning skyddar de idag välbevarade parkmiljöerna Kungsparken-Haga Kyrkoplan och deras av Göteborgs stad så högt värderade sammanhang. I förutsättningen för detta bör stå att stationsuppgångarnas läge och storlek samt de hårdgjorda ytorna rättar sig efter den miljö och naturvärden som nu finns på platsen. Man måste helt enkelt ompröva: behovet av stationsuppgångar i antal och storlek i förhållande till omgivningen, service i anslutning till uppgångarna; att bytesmöjligheter för resenärer måste ligga samlade på en plats som i detta fall är det mest olämpliga man kan tänka sig mot bakgrund av värderingarna i MKBn, miljökonsekvensbeskrivningen.

Det är helt orimligt att göra våld på just den ytterst känsliga stadsmiljön framför Haga-kyrkan och Nya Allén för att här lägga en stor trafikyta för kollektivresenärer.

Därefter framförs synpunkter i samma formulering som yttrande 31 och 32, gemensamma delar. Se denna sammanfattning.

Kommentar:

För kommentarer se kommentar till yttrande 31 & 32 samt 67. Respektive sammanfattningen under övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken samt handläggning och process.

110. Skrivelse utan angiven adress

Framför att det bör gå stora skilda gång och cykelbanor till stationerna.

Naturligtvis skall det finnas cykelgarage som påminner om ”Cykelgaraget Bike & Ride Malmö C.”

Det skall vara ett cykelgarage med möjlighet att parkera för vanliga cyklar, lastcyklar och cykelvagnar. Även vara möjligt att ladda elcyklar. Även finnas en möjlighet att duscha i cykelgaraget. Det skall även finnas möjlighet att byta däck om man har fått punktering.

Självklart skall det vara enkelt att ta med cykeln på tågen. Ser mycket trappor och hissar, hoppas att ni har tänkt på att man kan ta med cykeln på tågen. Bifogar också exempel på lösningar och utformningar i Malmö med weblänkar.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

Ändringar

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

De viktigaste justeringarna som gjorts sedan samrådet sammanfattas nedan, utöver detta har mindre justeringar och förändringar gjorts.

Planbestämmelser

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.

- Beskrivningen av planbestämmelsen TORG redigeras.
- Beskrivningen av planbestämmelsen C₁ har justerats till ”samlingslokal, kyrka”.
- Planbestämmelse E₁ återvinningsstation har tillkommit.
- Beskrivningen av planbestämmelsen P₁ justeras på plankartan till ”cykelparkering”.
- Planbestämmelsen T₂ utgår på plankartan och ersätts med T₁ samt en begränsning av järnvägstunneln i höjd, halvcirkel på plankartan.
- Planbestämmelsen T₃ utgår på plankartan och ersätts med (T₂).
- Beskrivningen av planbestämmelsen W₁ har justerats.
- Beskrivningen av planbestämmelsen (C), (P₁), (T₁) och (T₂) har kompletterats med hänvisning till nivå i halvcirkeln.

- Beskrivningen av planbestämmelsen allé₁ har justerats.
- Beskrivningen av planbestämmelsen bro har justerats och kompletterats med angivelse om fri höjd och bredd samt hänsynstagande till kulturmiljön.
- Planbestämmelse gång tillkommer för reglering av parkyta öster om stationsbyggnaden i Kungsparken.
- Planbestämmelser för dagvatten utgår.
- Planbestämmelsen körbar väg tillkommer i syfte att medge angöring till befintliga byggnader inom Haga Kyrkoplan.
- Planbestämmelsen lanternin har tillkommit gällande storlek samt hänsynstagande till kulturmiljö för den inom parken tillåtna lanterninen.
- Planbestämmelsen n₁ och n₂ ändrar syftet och lydelsen (se nedan). För att reglera att marken får byggas under med körbar/planterbart bjälklag samt jorddjupet införs istället en generell planbestämmelse som anger att marken ska byggas under med körbart och planterbart bjälklag i delarna där stationens mellanplan kan komma att finnas. I delarna som är intressanta för trädplantering ska jorddjup vara minst 2 meter. Jorddjupet säkerställs även genom förhållandet mellan tunnelns högsta tillåtna höjd (nivå i halvcirkeln) och markens föreskrivna höjd över nollplanet, +0,0 på plankartan.
- Planbestämmelsen uppgång₁ utgår, eftersom denna uppgång, en trappa utan väderskydd i nordvästra hörnet på Haga Kyrkoplan, inte längre är aktuell.
- Planbestämmelsen uppgång₂ utgår. Istället medges byggandet av en uppgång från cykelgarage genom användningsbestämmelserna P₁T₁C samt egenskapsbestämmelsen v₁ som anger att trappan utan väderskydd får uppföras.
- Planbestämmelsen plantering som anger att trädplantering ska finnas för att visuellt sammanbinda Kungsparken och Haga Kyrkoplan har införts. Bestämmelsen syftar till att strategiska placerade större träd ska planteras framförallt på hållplatserna för att restaurera dagens gröna koppling mellan parkerna.
- Planbestämmelsen ventilation har utgått.
- Planbestämmelsen återvinning utgår.
- Planbestämmelsen e₁ har justerats från att gälla största sammanlagd bruttoarea i m² i marknivå till ovan mark.
- Planbestämmelsen e₂ utgår.
- Planbestämmelsen t₁ tillkommer och medger att stödkonstruktion får placeras upp till 1,7 m under markytan och kanalbotten.
- Planbestämmelse ringmark tillkommer och reglerar att kvartersmarken i hörnet Vasagatan/Haga Kyrkogata får endast byggas under med körbart och planterbart bjälklag och ska mot allmän plats höjdmässigt ansluta till den. Skärmtak tillåts mot Vasagatan.
- En generell planbestämmelse tillkommer som anger att marken ska byggas under med körbart och planterbart bjälklag i delarna där stationens mellanplan kan komma att finnas. I delarna som är intressanta för trädplantering ska jorddjup vara minst 2 meter (se ovan).
- Planbestämmelse p utgår.

- Planbestämmelse III om största antal våningar ovan mark utgår och ersätts av andra höjdregreringar.
- Planbestämmelsen f_1 ersätts av en generell planbestämmelse för hela planområdet med samma syfte men något justerad beskrivning.
- Planbestämmelsen f_1 används istället för byggnaden på Pusterviksplatsen i syfte att föreskriva hänsynstagandet till kulturmiljön i utformning. Bestämmelsen hänvisar till gestaltungsprinciperna gällande denna byggnad på en specifik sida i planbeskrivningen.
- Planbestämmelsen f_2 ändrar syfte och till att föreskriva hänsynstagandet till kulturmiljön i utformning av byggnaden i Kungsparken. Bestämmelsen hänvisar till gestaltungsprinciperna gällande denna byggnad på en specifik sida i planbeskrivningen (se nedan).
- Planbestämmelsen f_3 (tidigare f_2) föreskriver hänsynstagandet till kulturmiljön i utformning av byggnaden i Handelskvarteret. Bestämmelsen hänvisar till gestaltungsprinciperna gällande denna byggnad på en specifik sida i planbeskrivningen.
- Planbestämmelse gällande högsta nockhöjd i meter över nollplanet tillkommer och införs för byggnaderna på Pusterviksplatsen och i Kungsparken.
- Planbestämmelse om högsta totalhöjd införs på Handelshögskolans byggnad.
- Planbestämmelserna v_1 (se lanternin ovan), v_2 , v_3 , v_4 och v_5 tillkommer. v_2 reglerar utformningen av cykeltrappan och hänvisar till gestaltungsprinciper gällande denna på en specifik sida i planbeskrivningen. v_3 reglerar uppförandet av tekniska anläggningar utöver totalhöjden i Handelskvarteret, medan v_4 och v_5 syftar till ett mer aktiv och artikulerad bottenvåning mot Haga Kyrkogata.
- Planbestämmelse halvcirkel har justerats till att gälla högsta nivå i meter i förhållande till stadens nollplan för angivet ändamål. Bestämmelsen ersätter den andra halvcirkel-bestämmelsen syftande till största djup i meter där denna var aktuell. Nivåerna på plankartan har justerats till att stämma med järnvägsplanen.
- Beskrivning av planbestämmelserna q_1 , q_2 och q_3 har justerats och kompletterats. Planbestämmelsen q_4 utgår.
- Planbestämmelsen n_1 och n_2 har ändrat syftet och lydelsen (se ovan). Nu syftar de till att föreskriva flytt och ersättning av träd samt fällningsförbud och skydd vid markarbeten.
- Beskrivning av planbestämmelserna k_1 och k_2 har justerats och kompletterats. Planbestämmelsen k_3 och k_4 utgår.
- Planbestämmelsen gällande krav på bygglov för ändring av interiör för byggnader som omfattas av k_1 har tillkommit.
- Planbestämmelsen gällande krav på bygglov för underhåll och ändring av byggnader som omfattas av k_2 har tillkommit.
- Beskrivningen av planbestämmelsen gällande stomljud har reviderats.
- Planbestämmelsen gällande vibrationer har utgått och ligger istället under upplysningar.
- Beskrivningen av planbestämmelsen gällande lägsta nivå på färdigt golv har justerats.

- En utökad lovplikt för k_1 införs.
- En upplysning har tillkommit om att färdig golvhöjd i markplan ska vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt.
- En upplysning har tillkommit om att åtgärder såsom schaktning, spontning, pålning och borrning inte får utföras under nivå i halvcirkel utan fastighetsägares tillstånd.

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

- Kvartersmark på Pusterviksplatsen har justerats något för att bättre tillgodose föreslagen användning samt med hänsyn till avstånd till alléträden.
- Gränserna för egenskap $allé_1$ har justerats något med hänsyn till avstånd mellan alléträden och andra angränsande funktioner. HUVUDGATA i anslutning har behållit nuvarande utbredning.
- Gränsen för egenskap infart har justerats något för att medge flexibilitet i utformningen och hänsynstagandet till träden.
- Egenskap uppgång₂ har ersatts med kvartersmark med användning P_1T_1C och justerats något med hänsyn till alléträden samt HUVUDGATA. Gränsen för HUVUDGATA längs med Södra Allégatan har flyttats mot norr ytterligare ett fåtal decimeter för att framförallt säkerställa tillräckligt med utrymme för kollektivtrafik (spårväg) och trottoar.
- Delar av Parkgatan och korsningen Parkgatan/Allégatorna ändras från HUVUDGATA till TORG på plankartan för att tydliggöra utformningen av bytespunkten.
- Kvartersmark i Kungsparken har justerats och minskats något för att bättre tillgodose föreslagen användning samt med hänsyn till avstånd till alléträden. Byggrätten för byggnaden har utökats från att tillåta högst 450 kvm till högst 495 kvm, så att både ytor som krävs för utrymning från järnvägstunnel samt för resenärsservice tillgodoses.
- Egenskap lanternin har tillkommit inom PARK (T_1CP_1) väster om kvartersmarken.
- Gränsen för HUVUDGATA längs med Parkgatan norr om Smyrnkyrkan har flyttats mot norr ytterligare ett fåtal decimeter för att framförallt säkerställa tillräckligt med utrymme för kollektivtrafik (spårväg och buss) och trottoar.
- Yta för föreslagen dagvattenhantering i Kungsparken utgår ur planförslaget.
- Kvartersmark för en teknisk anläggning, E, har tillkommit inom Kungsparken norr om Parkgatan, för att möjliggöra flytt av befintlig signalstation för spårväg. Signalstationen kräver en placering med visuell överblick över spårvägen och kan därför inte ingå i annan angiven byggrätt.
- Torget framför Smyrnkyrkan utgår ur detaljplanen.
- Uppgången från Västlänkens station på Haga Kyrkoplan vid korsningen Sprängkullsgatan/Parkgatan utgår ur planförslaget.
- Kvartersmarken för Hagakyrkan justeras på plankartan.

- Den föreslagna ytan för flytt av den befintliga återvinningsstationen på Haga Kyrkoplan ändras från egenskap i PARK till kvartersmark, E₁.
- Gränsen för LOKALGATA längs med Haga Kyrkoplans östra sida har justerats åt väster ett par decimeter till att bättre motsvara parkens nuvarande utbredning samt medge bättre funktionalitet på gatan främst med hänsyn till parkeringar.
- Utfartsförbudet för Samhällsvetenskapliga biblioteket mot Vasagatan utgår för en mindre sträcka i öster i syfte att även fortsättningsvis möjliggöra för varutransporter till fastigheten/verksamheten.
- Utfartsförbudet längs med Haga Kyrkogata för Handelskvarteret har utökats till att omfatta hela den aktuella kvartersmarken.
- Plankartan har inom Handelskvarteret justerats genom att den tillåtna volymen har delats upp i delar med olika tillåtna totalhöjd. Den största sammanlagda bruttoarean har utgått i och med detta. Egenskapsbestämmelser gällande utformning och utförande har tillkommit.
- Plankartan justeras så avståndet mellan E-området och byggnaden, i planområdets sydligaste del, blir 2 meter. Här har även planområdet minskat då ytan för SC bredvid E-området har utgått. Utöver detta har planområdets gräns i mitten på Handelskvarteret minskat till att bara omfatta området som påverkas av aktuell ny- och ombyggnation.
- E-området i det sydvästra hörnet av Haga Kyrkoplan utgår.
- Egenskapen gång har införts inom Kungsparken i anslutning till stationsbyggnaden för att möjliggöra angöring till fastigheten.

Planbeskrivning

- Planbeskrivningen har bearbetats omfattande men redaktionellt i syfte att öka tydligheten och läsbarheten av handlingen.
- Planbeskrivningen kompletteras i beskrivningen av hur fornlämningen påverkas och begränsas.

Illustrationskarta

- Illustrationskartan uppdateras och förtydligas med hur planområdet avses utformas och omarbetas layoutmässigt.

Utredningar och övriga handlingar

- Ett gestaltningsprogram har tagits fram och kompletterar planhandlingarna.
- En ny dagvattenutredning har tagits fram och kompletterar planhandlingarna.
- Ett PM gällande luftmiljö har tagits fram och kompletterar planhandlingarna.
- Ett PM gällande översvämningrisk och framkomlighet har tagits fram och kompletterar planhandlingarna.
- Ett PM gällande förorenad mark har tagits fram och kompletterar planhandlingarna.
- Geoteknisk utredning har justerats.
- Bullerutredning har justerats och kompletterats.

- Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivningen har justerats och kompletterats utifrån ett koncept till granskningshandling, där ovan nämnda synpunkter var inarbetade.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats och justerats efter granskningsförslag.

Birgitta Lööf

Planchef

Sandra Trzil

Planarkitekt

Bilaga 1: Lista över samrådsrets

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Statliga och Regionala myndigheter m.fl.

Sakägare

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Övriga

Bilaga 2: Länsstyrelsens yttrande

Bilaga 1

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

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

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt
Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt
Ellevio
Göteborgs kyrkonämnd
Göteborgs spårvägar
Handikappfören. Samarbetsorgan
Jernhusen AB, Region Väst
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Svensk Handel
Swedegas
Tillgänglighetsrådgivare
Västfastigheter, Distrikt Göteborg

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Länsordningspolisen
Länsstyrelsen
PostNord Produktion VO Göteborg
Försvarmakten Högkvarteret, HKV
Skanova Nätplanering D3N
Statens geotekniska institut
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB
Västrafik AB
Västfastigheter, Distrikt Göteborg

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Anna Hendén
Planarkitekt
010-224 43 65
anna.henden@lansstyrelsen.se

Yttrande
2014-12-10
REV 2014-12-11

Diarienummer
402 35054-2014
Dossienummer
F2098

Sida
1(11)

Bilaga 2

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
Box 2554
403 17 Göteborg

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

Handlingar daterade 2014-09-30 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Planen syftar till att möjliggöra uppgångar och schakt och anlägga stationsområde för Västlänken. Planen inbegriper också ett nytt hus i kvarteret för Handelshögskolan i vilket en uppgång från Västlänken kommer att integreras. Göteborgs Stad föreslår att ytterligare två stationsbyggnader, en i Kungsparken och en i Pustervik samt två separata upp/nedgångar uppförs varav en leder till ett underjordiskt cykelgarage.

Planen är en viktig förutsättning för att projekt Västlänken med dess uppgångar kan planeras och utformas på ett sätt som är tillfredsställande ur både ett resenärs- och stadsutvecklingsperspektiv. Länsstyrelsen betraktar planen som angelägen för att förverkliga utbyggnaden av Västlänken. Det är positivt att stor vikt har lagts vid att främja både gång- och cykeltrafik.

Det kulturmiljöunderlag som Göteborgs Stad har tagit fram är av hög kvalitet. Från såväl naturvårds- som kulturmiljövårdssynpunkt anser Länsstyrelsen att nuvarande utformning av detaljplanen medför ett för stort ingrepp framförallt i Kungsparken, men även omfattande ingrepp i Nya Allén och till viss del även Haga kyrkoplan. **Länsstyrelsen befarar därför att förslaget kommer innebära påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård.** Nuvarande förslag för Station Haga behöver därför på ett tydligare sätt utgå från platsens kulturmiljövärden. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att Göteborgs Stad, Länsstyrelsen och Trafikverket i den fortsatta planprocessen samråder kring hur man kan minska en negativ påverkan på de kulturhistoriska värdena.

Vidare är det oklart hur stor skada det blir på arkeologiska lämningar vid anläggandet av det som inte omfattas av schaktet för järnvägstunneln. Länsstyrelsen anser att befintlig kunskap kring befästningslämningar ska fördjupas i det fortsatta arbetet med planen. Länsstyrelsen ställer även krav på att arkeologisk förundersökning ska utföras. Kommunen bör snarast samråda med Länsstyrelsen kring ovanstående.

En detaljerad redovisning av vilka träd man avser att flytta behöver genomföras innan Länsstyrelsen kan bedöma de totala effekterna av ingrepp

i trädmiljöerna. Det måste också säkerställas att 2 meters jorddjup är tillräckligt för att möjliggöra en återplantering.

Slutligen behöver markens föroreningsinnehåll klargöras genom ytterligare provtagningar och en riskbedömning utföras innan planen antas. Det behöver också framgå på vilket sätt Västlänken kan översvämningssäkras.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör riksintresse för kulturmiljö, översvämning och förorenad mark måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse kulturmiljö

Länsstyrelsen gör nedan en sammanfattning av sina synpunkter på förslaget. Länsstyrelsen noterar att Göteborgs Stads bedömning av konsekvenserna till följd av ingrepp och förlust av fornlämningar, liksom förlust av parkmark och det faktum att kulturhistoriska samband försvinner skiljer sig från Trafikverkets bedömning i MKB för järnvägsplanen. Placering av schakt och uppgångar i detaljplanen skiljer sig också från föreslagna placeringar inom ramen för järnvägsplanen. Länsstyrelsen konstaterar att Göteborgs Stad och Trafikverket behöver komma fram till gemensamma lösningar. Länsstyrelsen vill också klargöra att det inte finns några juridiska hinder för att lägga delar av järnvägsanläggningen utanför tillåtlighetskorridoren om det medför mindre konsekvenser.

Sammanfattande synpunkter

Länsstyrelsen vill framhålla att de kulturmiljöunderlag som Göteborgs Stad har tagit fram inför planarbetet är mycket ambitiösa och håller hög kvalitet. Likaså är konsekvensernas omfattning i relation till förväntad effekt och miljövärdets betydelse väl redovisade och värderade i MKB och planbeskrivningen.

Med hänvisning till de stora negativa konsekvenser för kulturmiljön som redogörs för i samrådsunderlag och MKB ***befarar Länsstyrelsen att förslaget kommer innebära påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård.*** De planerade stationsbyggnaderna, utökade hårdgjorda ytor samt uppgångar och cykelgarage norr om Hagakyrkan bedöms medföra allt för stora konsekvenser, utöver de ingrepp som kan kopplas till järnvägsschaktet. Främst förväntas negativ påverkan på kulturvärden uppkomma genom att kulturhistoriska samband försvinner, att irreversibla ingrepp i park- och alléstråk liksom i fornlämningar/befästningslämningar uppkommer samt påverkan på stadsbilden.

Utöver de delar av planen som berörs av schakt för järnvägstunnel kommer bland annat stationsbyggnader, ytomläggningar, gång- och cykelväg med mera att innebära ingrepp i fornlämning, vilket kräver Länsstyrelsens tillstånd. På vilket sätt dessa ingrepp har anpassats till de befästningslämningar som här förväntas finnas framgår inte av planhandlingarna. Länsstyrelsen betonar starkt betydelsen av att största möjliga hänsyn tas till att begränsa skadan på fornlämningar i fortsatt planering av Station Haga. För att nå klarhet över graden av skada i förhållande till fornlämningens innehåll och komplexitet ställer Länsstyrelsen krav på arkeologisk förundersökning. Kommunen ska därför snarast samråda med Länsstyrelsen kring genomförandet av arkeologiska förundersökningar. I det fortsatta planarbetet ska resultatet från dessa inarbetas i planförslaget och nödvändiga hänsyn tas till fornlämningens betydelse.

Länsstyrelsen ifrågasätter behovet av fem föreslagna uppgångar på Station Haga i förhållande till Station Centralen och Station Korsvägen vilka har tre uppgångar vardera. Vidare ifrågasätter Länsstyrelsen starkt den föreslagna storleken om 450 kvadratmeter på byggnaden i Kungsparken. Det behöver också utredas vilken volym och höjd som är lämplig för stationsbyggnaden i Pustervik. Länsstyrelsen vill framhålla att stationsbyggnaden i Kungsparken ligger i ett ur kulturmiljöperspektiv avsevärt känsligare läge än byggnaden mot Rosenlundskanalen. Vidare behöver den nya byggnaden i Handelshögskolans kvarter regleras i höjd.

De olika lägenas kulturhistoriska förutsättningar behöver i det fortsatta planarbetet vara vägledande vad gäller särskild hänsyn till omgivande kulturmiljövärden. Det är därför viktigt att för respektive plats utreda byggnaders och tillhörande anläggningars lämpliga storlek, utformning och funktion, vilket inte är gjort i tillräcklig utsträckning. Planbestämmelserna behöver därför förtydligas både vad gäller uttryck och volym. Den återkommande hänvisningen i planbestämmelserna till sidorna 51-56 i planbeskrivningen är inte tillräckligt tydlig och Länsstyrelsen anser att det är av största vikt att byggnaden i storlek och utformning underordnar sig platsens parkkaraktär. Vidare efterlyser Länsstyrelsen en bestämmelse i plankartan att demontering och återuppbyggnad av Rosenlundsbron ska ske med befintlig utformning.

Länsstyrelsens motsätter sig placeringen av nedgången till cykelgaraget i allén då det innebär ingrepp i befästningarna; både bankett och fältvall. Ingreppen medför en mycket stor konsekvens för fornlämningsmiljön utöver schaktet för järnvägstunneln. Vidare medför det en belastning på de kulturhistoriska värdena som allémiljön utgör.

Länsstyrelsen ser positivt på att Göteborgs Stad har strävat efter att minimera ingreppen i Haga kyrkoplän genom att bland annat anlägga brandgasschakt på Smyrnatorget. Länsstyrelsen anser att nedgången till station Västlänken i Haga kyrkoplans nordvästra hörn ska tas bort och att intrånget för hållplatsen i det nordvästra hörnet bör vara så litet som möjligt.

Den föreslagna bron över Vallgraven och gång- och cykelstråket genom Kungsparken till Haga Kyrkogata innebär ett stort ingrepp i kulturmiljön. Upplevelsen av de fria vattenytorna och kajmurarna är en estetisk kvalitet i stadsrummet som påverkas negativt av en bro på kort avstånd från två befintliga broar, vilka ligger med cirka 170 meters mellanrum. Ett nytt stråk rakt genom parken blir ett avvikande inslag i den engelska parkens gångsystem och skulle bryta upp sammanhängande grönytor av stort parkhistoriskt värde.

Det måste tydliggöras vilka träd som man avser att flytta, återplantera och vilka som måste fällas för att den totala konsekvensen av de ingrepp som görs i trädmiljöerna ska kunna bedömas.

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. Samrådshandlingen anger att ett av planens syften är att säkerställa kulturmiljöns värden. Mot bakgrund av detta har Länsstyrelsen svårt att förstå motiveringarna till anläggningarnas omfattning och placering samt hur olika intressen viktats mot varandra. Länsstyrelsen vill framhålla betydelsen av att åtgärdsförslagen i kulturmiljöbilagan uppmärksammas i det fortsatta arbetet. I villkoret anges vidare att berörda fornlämningar så långt som möjligt ska bevaras, synliggöras och införlivas i den nya anläggningen. Planförslaget innebär dock att ytterligare ingrepp görs på ett flertal delar av fornlämningen utanför järnvägsschaktet, vilket står i kontrast till villkoret. Det går inte heller i förslaget till detaljplan att utläsa något mål med att synliggöra och införliva fornlämningarna i järnvägsanläggningen. Länsstyrelsen vill betona vikten av att det fortsatta arbetet med detaljplanen tar hänsyn till dessa av regeringen ställda villkor.

Översvämning

Länsstyrelsen anser att Västlänken är en samhällsviktig funktion. I detaljplanen anges lägsta golv till 2,8 meter medan Västlänken enligt Trafikverket, inom planområdet, ska vara skyddad till 3,9 meter. Hanteringen av frågan och de skyddsåtgärder som kommer att behöva vidtas behöver samordnas mellan Trafikverkets och Göteborgs Stads planer. Länsstyrelsen kan inte utesluta att ytterligare bestämmelser på plankartan är nödvändigt.

I planbeskrivningen anges att räddningsfordon ska ha tillgång till byggnader i området via vägar som drabbas av maximalt 0,5 meters översvämning. Länsstyrelsen undrar om det är översvämning på stigande vatten och/eller kraftiga regn samt vilka återkomsttider som avses, vilket behöver förtydligas i handlingen. Länsstyrelsen saknar även en beskrivning av hur fotgängare ska kunna röra sig i området vid en översvämningssituation. Vidare behöver området vid en översvämningssituation vara framkomligt för utryckningsfordon, inte bara räddningsfordon utan även polis och ambulans.

Förorenad mark

Ytterligare provtagningar och en riskbedömning behöver utföras innan planen kan antas. Slutsatserna ska redovisas i planhandlingarna. Provtagningarna ska dels utgå från var misstanke om föroreningar finns, dels utifrån planerad markanvändning. Utredningsområdet måste omfatta hela detaljplaneområdet och provtagningsplan bör stämmas av med tillsynsmyndigheten. Riskbedömningen görs sedan mot bakgrund av föroreningsituationen och planerad markanvändning, det vill säga man bedömer föroreningarnas farlighet, spridningsförutsättningarna, vilka skyddsobjekt som kommer finnas och hur exponeringssituationen kommer se ut för människor och miljön. Riskbedömningen ska ligga till grund för bedömning av vilka föroreningshalter som kan accepteras för planerad markanvändning.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

I Göteborgs Stads översiktsplan anges området runt Haga som ”Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor”. I Översiktsplanen finns ett markreservat markerat för riksintresset Västlänken. Kungsparken är markerad som ”Område med särskilt stora värden för naturvård, friluftsliv, landskapsbild och/eller kulturlandskap”. Länsstyrelsen anser att föreslagen markanvändning i detaljplanen i och med intrång i Kungsparken inte fullt ut uppfyller Översiktsplanens intentioner att tillgång ska säkras till goda grön- och rekreationsområden och att värdefulla grönområden och stråk ska bibehållas och utvecklas. Länsstyrelsen uppfattning är därför att detaljplaneförslaget tydligare behöver ta utgångspunkt i kulturmiljövärdena på platsen.

Räddningstjänsten

Det behöver tydliggöras var det finns utrymme för de 500 kvadratmeter som krävs för Räddningstjänstens behov.

Buller och vibrationer

Av planbeskrivningen framgår att detaljplaneområdet är bullerutsatt med ljudnivåer över 65 dBA. Uppgift saknas däremot om hur mycket över 65 dBA de ekvivalenta dygnsnivåerna beräknas till. Vidare bör det framgå av planbeskrivningen vilka vibrationsnivåer som kan förväntas för Handelshögskolan från spårvagnstrafiken på Haga Kyrkogata. Dessutom bör det framgå vilka åtgärder som planeras för att minimera påverkan från buller och vibrationer för Handelshögskolans lokaler. För att säkerställa ljudmiljön inomhus på Handelshögskolan bör det finnas en planbestämmelse gällande uppfyllelse av ljudklass B för ljudnivåer över 60 dBA.

Naturmiljö

Mycket höga naturvärden berörs av detaljplanen. Framförallt Kungsparkens träd har mycket stora värden, dels i sig själva genom sin ålder och storlek

och dels som livsmiljö för ett stort antal naturvårdsintressanta arter av vedsvampar och lavar. Även Haga kyrkoplan och planområdets alléer har mycket påtagliga naturvärden, bland annat genom sin lavflora. Naturvärdena i de olika områdena förstärker varandra och ingår ett sammanhängande och betydelsefullt grönområde längs vallgraven.

I detaljplanen finns en bestämmelse om minsta jorddjup 2 meter, vilket ska säkerställa att jorddjupet är tillräckligt för att återplanterade träd ska kunna växa upp till full storlek. Det framgår dock inte av miljökonsekvensbeskrivningen hur man har kommit fram till just denna siffra. I underlagsrapporten "Träd och trädmiljöer i Västlänkens korridor" (sidan 8) omnämns bland annat tillräckligt jorddjup och jordvolym som viktiga förutsättningar för återskapande av trädmiljöerna, men inte heller här uttalas något bestämt jorddjup. Miljökonsekvensbeskrivningen måste klargöra att 2 meters jorddjup är tillräckligt för att på lång sikt säkerställa att de återplanterade träden uppnår samma storlek som de träd som tas bort.

I detaljplanen för linjen (Dnr 0635/11), som detta planförslag ersätter inom aktuellt område, finns en planbestämmelse som lyder "Större träd som fällt ska ersättas med nya likvärdiga träd med stamdiameter minst 30 cm". Någon motsvarande eller liknande bestämmelse som reglerar återplanteringen finns inte i föreliggande planförslag. Då bestämmelsen infördes just för att säkerställa återställandet av parkmiljöerna vill Länsstyrelsen ha en motivering till varför ingen motsvarande bestämmelse finns i nuvarande planförslag.

Förekomsten av skyddade arter (getlav och knölnate) inom planområdet måste behandlas utförligare i detaljplanens MKB. Behovet av hänsynstagande till deras livsmiljö samt förutsättningarna för eventuell dispens från artskyddsföreskrifterna (jfr RÅ 2005 ref 44) behöver hanteras. MKB måste innehålla beskrivning av påverkan, effekt och konsekvens för arterna samt planens betydelse för möjligheterna att upprätthålla gynnsam bevarandestatus för dessa. Även konsekvenserna för de rödlistade och hotade arter som förekommer inom planområdet bör beskrivas utifrån planens påverkan på arternas fortbestånd. I nuvarande MKB omnämns frågan om skyddade arter endast kortfattat under "*förslag till ytterligare åtgärder för att minska miljöpåverkan*" (sidan 102) och där hänvisar man till en kommande åtgärdsplan för träd. Länsstyrelsen ser positivt på framtagandet av en sådan åtgärdsplan men vill framhålla att MKB i sig själv måste vara tillräckligt utförlig och konkret i artskyddsfrågan.

Vattenmiljö

I planbeskrivningen anges att ansökan om vattenverksamhet krävs för grundvattenpåverkan längs med hela järnvägstunneln och för åtgärder i anslutning till Rosenlundskanalen. Planen anger att Trafikverket ansvarar för ansökan om vattenverksamhet hos Mark- och miljödomstolen. Det behöver klargöras om alla delar av detaljplanen (inklusive byggskede) som kan kräva tillstånd enligt 11 kapitlet MB, omfattas av Trafikverkets ansökan. Inkluderas till exempel föreslagen ny gångbro över Vallgraven och

alla detaljplanens undermarksanläggningar som kan orsaka grundvattensänkningar inom och kring planområdet av Trafikverkets tillståndsansökan? Det kan även krävas anmälan alternativt tillstånd för eventuella förstärkningsarbeten längs kanalen.

Länsstyrelsen vill även uppmärksamma att naturvärdet i Vallgraven/Rosenlundskanalen inte enbart är kopplat till knölnate utan kanalen har även en artrik fiskfauna, däribland några rödlistade arter. Vattendraget ger också förutsättningar för andra vattenanknutna organismer.

Rekreation

I MKB bedöms det sammantagna rekreativvärde vara positivt. Länsstyrelsen saknar bedömningen av effekter för upplevelsen och läsbarheten av kulturhistoriska kvaliteter som grund för värderingen. Omvandlingen av Kungsparkens sydvästra del från rekreativområde till kommunikationsområde, har otydligt vägts in i värderingen. Nybyggnation samt förslag på hårdgjorda ytor minskar också rekreativytan i parkmiljön. Förlusten av den gröna kilen värderas endast till små konsekvenser för rekreation. Ur kulturmiljösynpunkt bedöms detta utgöra en mycket negativ konsekvens (stor beroende på utformningsbestämmelse på plankarta utifrån tema J i Kulturmiljöbilagan). I underlagsrapporten ”Träd och trädmiljöer” anges att upplevelsevärde hos en plats har tydliga kopplingar till platsens kulturmiljövärden och naturvärden. Det kan till exempel innebära att en betydande kulturmiljö med byggnader och omgivande grönska generera ett högt upplevelsevärde. Ofta sammanfaller höga kulturmiljövärde med höga sociala värden eller naturvärden.

Bedömningsgrunderna bör tydliggöras i en tabell som redovisar konsekvenserna liksom den i kapitel *Natur- och kulturmiljö*.

Luft

Länsstyrelsen anser att Göteborgs Stad måste visa att utsläppen från samtliga frånluftsschakt (2 stycken) och tryckutjämningschakt (2 stycken) ingår i spridningsberäkningarna för luftkvalitet. Deras läge behöver också framgå av planhandlingarna.

Barnperspektivet

En hållbar utveckling kräver ett barnperspektiv där barns och ungas bästa prioriteras. Därför är det viktigt att konsekvenser för barn beaktas. Göteborgs stad har tagit fram en barnkonsekvensanalys. Med tanke på den föreslagna lekplatsen anser Länsstyrelsen att luftschaktens placering bör belysas ur ett barnperspektiv. Barn är särskilt känsliga för luftföroreningar och negativa konsekvenser för hälsan har påvisats vid halter under MKN¹. Eftersom det inte är möjligt att ange en tröskelnivå för lufthalter där inga effekter från exponering kan förekomma bör man eftersträva att uppnå miljömålet för Frisk luft, speciellt vid platser där barn vistas mer frekvent.

¹ www.folkhalsomyndigheten.se/amnesomraden/livsvillkor-och-levnadsvanor/folkhalsans-utveckling-malomraden/miljoer-och-produkter/luftforeoreningar/.

Området är idag svårtillgängligt för barn då det finns flera oreglerade korsningar där det passerar mycket trafik. I förslaget finns nu tre ljusreglerade korsningar över Parkgatan och biltrafik stängs av i nord/sydlig riktning i korsningen i Allén, vilket är positivt ur ett barnperspektiv. I det Trafikutformnings-PM som är framtaget är inte avsnitten rörande trafiksäkerhet färdigställt. I handlingen hänvisas på sidan 37 till de intervjustudier med barn som Trafikverket genomfört inom ramen för järnvägsplanen. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang upplysa om att det är viktigt att beakta att detaljplanen och järnvägsplanen kan ha olika perspektiv.

Dagvattenhantering

Då det till viss del är konkurrens om platsen inom planområdet är det viktigt att ytor för dagvattenhantering säkerställs. Göteborgs Stad har angett ytor inom allmän plats där dagvattenlösningar/magasin får anläggas men det saknas en bestämmelse angående gröna tak. Därtill undrar Länsstyrelsen om dagvattenfrågan har beaktats vid höjdsättning av uppgången i Kungsparken? Vidare bör plankartans upplysning angående dagvatten kompletteras så att behovet av fördröjning och rening innan avledning från fastigheten framgår.

Länsstyrelsen är positiv till föreslagna dagvattenlösningar men anser att det i planbeskrivningen bör framgå vilken kapacitet som föreslagna dagvattenanläggningar har gällande fördröjning och rening. Göteborgs Stad behöver också visa hur de planerade åtgärderna påverkar vattenkvaliteten inom berörd vattenförekomst och möjligheterna att nå MKN för vatten. Vidare behöver det förtydligas vilken recipient som dagvattnet ska avledas till då olika uppgifter finns i handlingarna. Dessutom är oklart om dagvattenhanteringen i området norr om Rosenlundsbron har beaktats i dagvattenutredningen och därmed i detaljplaneringen.

Trafik

Länsstyrelsen kan inte nog understryka vikten av att tillräckligt mycket plats finns avsatt för cykelparkering mot bakgrund av erfarenheter från bland annat Citytunneln i Malmö. Länsstyrelsen noterar att det Trafikutformnings-PM som har tagits fram inte är färdigställt. Av handlingarna framgår inte vilket tillskott av gångtrafikanter som man beräknar få i området och att föreslagna placeringar av nedgångar till Västlänken baseras på dessa flöden och deras målpunkter. Länsstyrelsen anser att lösningen att inte låta norr- och sydgående biltrafik trafikera korsningen Sprängkullsgatan/Allégatan är positiv, däremot anser Länsstyrelsen att en korsning av över Nya allén utan ljusreglering inte är lämplig. Den nya korsningen medför, tillsammans med den föreslagna bron, en genare väg till city. Mellan de två befintliga broarna över kanalen är avståndet uppskattningsvis endast 170 meter. Ett ytterligare gångstråk som korsar Nya allén och vallgraven torde därför inte vara nödvändigt. Att placera nedgången till det underjordiska cykelgaraget alldeles intill ett av stadens viktigaste cykelpendlingsstråk behöver utvärderas ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Vidare anser Länsstyrelsen att nyttan med trappans placering i västra hörnet av Haga kyrkoplan bör förtydligas ur ett trafiksystemperspektiv, då ingrepp i Haga kyrkoplan bör göras om det endast är ytterst nödvändigt.

Utrymning mellanplan

För att uppnå en god säkerhet i Station Haga och hela Västlänken är det av stor vikt att utrymningsdimensionering genomförs med hänsyn till tillkommande verksamhet på mellan- och gatuplan. Länsstyrelsen förutsätter att en dialog i frågan förs mellan Göteborgs Stad, Trafikverket och andra inblandade parter.

Miljömål

Planbeskrivningen bör beskriva vad berörda nationella, lokala och de under våren 2015 kommande regionala miljömål innebär samt på vilket sätt planen påverkar måluppfyllelsen av dessa.

Geoteknik

Den geotekniska utredningen behöver förtydligas avseende använda anisotropieffekter. Enligt bilaga 2 (stabilitetsanalyser) finns medräknade anisotropieffekter i stabilitetsanalysen och denna beräkningsförutsättning har inte redovisats i utredningen. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att samtliga beräkningsförutsättningar finns redovisade och anser att den geotekniska utredningen bör kompletteras med en sammanställning och en bedömning av de resultat som ligger till grund för att använda anisotropi med ett valt $K_0=0,7$.

Övrigt

Det bör framgå hur Göteborgs Stad avser att hantera massorna som uppstår som resultat av det planerade cykelgaraget.

I MKB hänvisas till kulturminneslagen, vilken numera är benämnd kulturmiljölagen. Dessutom ska "Fast fornlämning" ersättas med "fornlämning".

I samrådshandlingen sidan 55, rubrik "*Kulturhistoriskt värde Kungsparken och Haga Kyrkoplan*" ska fortifikationshistoriska lämningar/fornlämningar beskrivas som del av det kulturhistoriska värdet.

Länsstyrelsen anser att det är något otydligt vilket översvämningsskydd som avses i planbestämmelsen "*Lägsta nivå på färdigt golv och öppningar i nya byggnader ska vara + 2,8 m över nollplanet om inte annat översvämningsskydd anordnas till denna höjd*". Planbestämmelsen bör justeras.

Planbestämmelsen för dagvattenanläggningen på Pustervikstorget är ofullständig.

Länsstyrelsen anser vidare att Nya Allén (allé1) borde ha samma planbestämmelse som Vasagatans allé (allé2), för att säkerställa planteringssättet.

Länsstyrelsen noterar att avrinningskoefficienterna för Torg och Park har kastats om i dagvattenutredningen (se tabell 9).

Höjden på gator och allmän plats behöver skrivas ut på plankartan. I planbeskrivning på sidan 26 finns en sammanblandning i beskrivningen av allén i Vasagatan (objekt 3:135A i Naturmiljöutredningen) mellan punktsköldlav *Punctelia subrudecta* (EN) och *Flavoparmelia soledians* (ej klassad).

I planbeskrivning på sidan 27 är ”mörk örlav” felaktigt beskriven som en jätteticka. Jättetickan (*Meripilus giganteus*) är naturligtvis en svamp, jämför sidan 98 i MKB och sidan 99-102 i Naturmiljöutredningen.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Dispens behöver sökas för de träd i biotopskyddade alléer som Göteborgs stad avser att fälla i samband med genomförandet av planen och som inte omfattas av järnvägsplanen för Västlänken.

Länsstyrelsen ställer krav på arkeologisk förundersökning, se *Riksintresse kulturmiljö* sidan 2.

Det behöver klargöras om det tillstånd till vattenverksamhet som Trafikverket avser att söka innefattar alla delar av detaljplanen som kan kräva tillstånd enligt 11 kapitlet MB, se *Dagvattenhantering* sidan 9.

I detta ärende har Tf funktionschef Jens Rasmussen beslutat och planarkitekt Anna Hendén varit föredragande. I den slutliga handläggningen har även Johan Nimmermark, Jan Ottander, Lena Emanuelsson, Anna Malmros, Gudrun Törnström, Sven Arvidsson och Sigrid Häggbom inom Länsstyrelsens funktion för Västsvenska paketet samt Uffe Schultz och Annika Svensson på miljöskydds enheten och Staffan Sedenmalm, kulturmiljö enheten, deltagit.

Jens Rasmussen

Anna Hendén

Kopia till:
SGI,



Trafikverket
Länsstyrelsen/
Johan Nimmermark skydd och säkerhet
Sigrid Häggbom, vattenvård
Sven Arvidsson, naturvård
Jan Ottander, Lena Emanuelsson och Staffan Sedenmalm, kulturmiljö
Anna Malmros, Gudrun Törnström, Annika Svensson, Uffe Schulz,
miljöskydd