



**Göteborgs  
Stad**

Antagen av KF / ~~SBK~~ den 31/11 2019  
§ 11 / LK  
Laga kraft den 29/12 2019

## Planhandling

Antagandehandling

Datum: 2016-06-21, rev 2018-11-27

Aktbeteckning: 2-5369

Diarienummer SBK: 0637/11

Handläggare Sandra Trzil

Tel: 031-368 15 51

sandra.trzil@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 6469/12

Handläggare Hans Johansson

Tel: 031-368 09 69

hans.johansson@fastighet.goteborg.se

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

Detaljplanen är upprättad med normalt planförfarande enligt PBL (2010:900).

## Planbeskrivning

### Detaljplanen omfattar följande handlingar:

#### *Planhandlingar:*

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser (skala 1:1000 i A1)

#### *Övriga handlingar:*

- Grundkarta (skala 1:1000 i A1)
- Illustrationsritning (skala 1:1000 i A1)
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Program för detaljplaner "VÄSTLÄNKEN - en tågtunnel under Göteborg", 2006-06-13
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Ramböll, 2016-04-11

- Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, (SKA och BKA) Västlänken för staden, Stationerna och spårtunnelområdet, Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret, Norconsult, 2014-09-26
- Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken, järnvägstunnel & stationerna Centralen, Haga, Korsvägen, Värdebaserat kvalitetsprogram för mötet mellan staden och järnvägen, White Arkitekter, 2014-02-25
- Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken station Haga med omnejd/omgivning analys nuläge, 2014-03-04, samt analys förslag, 2015-10-20, Stadsbyggnadskontoret
- Gestaltungsprogram, detaljplan för Västlänken, station Haga, White Arkitekter och Sweco, 2015-12-02
- Tidigare fattade beslut, Byggnadsnämnden, 2018-10-26

## **Utredningar:**

### **Buller**

- Trafikbullerutredning – Västlänken/Station Haga Redovisning av konsekvenser avseende trafikbuller (väg- och spårbunden trafik) i anslutning till station Haga, Sweco, 2016-04-05

### **Dagvatten**

- Dagvattenutredning för detaljplan för Västlänken, station Haga, Ramböll 2016-02-12

### **Geoteknik**

- PM Geoteknik, Västlänken station Haga, Geoteknisk utredning för detaljplan Sweco, 2014-08-29, reviderad 2015-09-30

### **Kulturmiljö och Arkeologi**

- Handelshögskolan, Antikvarisk fördokumentation, Antiquum AB, 2013-09-24
- Kulturmiljöunderlag för detaljplaner inför Västlänken. Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Haga Kyrkoplan med omgivning, Antiquum AB (2013), Reviderat av Tyréns 2014-09-19
- Rosenlundsbron, Kunskapsunderlag och karakterisering, Industriminnesbyrån, 2014-06-10
- PM Kanalrummet mellan Rosenlundsbron och Viktoriabron, Stadsbyggnadskontoret, 2015-05-29
- Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan för Västlänken, station Haga, Tyréns, 2016-04-08

**Luftmiljö**

- Beräkningar av halterna av PM10 och NO<sub>2</sub> i närheten av Västlänkens stationslägen under drifttid, Luftmiljöutredning, Göteborgs Stad, Miljöförvaltningen, Utredningsrapport 2013:8, januari 2014.
- Nulägesbeskrivning (år 2011) av luftkvaliteten i Göteborgsområdet inför byggande av Västlänken, Miljöförvaltningen, Göteborg stad, 2013-06-28.
- Sammanfattning av luftutredningar för Västlänkens ventilationstorn och tryckutjämningschakt vid Hagastationen, Miljöförvaltningen Göteborgs Stad, september 2015, Utredningsrapport 2015:16

**Miljömedicin**

- Miljömedicinsk bedömning av hälsoeffekter av Västlänken i Göteborg, Sahlgrenska Universitetssjukhuset, Arbets- och miljömedicin, 2014-05-26

**Miljöteknisk markundersökning**

- Detaljplan för Västlänkens station Haga – bedömd förekomst av Markföroreningar och dess påverkan på detaljplanens genomförande, Sweco, 2015-06-17

**Naturmiljö**

- Naturmiljöutredning för Västlänken i Göteborg, underlag för detaljplaner och miljökonsekvensbeskrivningar, Calluna, 2013-12-13
- Träd och Trädmiljöer i Västlänkens korridor, Underlagsrapport för detaljplaner för Västlänken, WSP, 2014-07-04
- Hanteringsplan för träd, fördjupning vid Västlänkens station Haga, Sweco, 2018-08-30

**Stadslivsanalys**

- Stadslivsanalys, För tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna, Spacescape, Trivector, White arkitekter, 2014-02-21

**Trafik**

- Trafik-PM, Detaljplan Västlänken station Haga med omgivning inom stadsdelarna Haga, Inom Vallgraven, Pustervik samt Vasastaden i Göteborg, Trafikkontoret, Dnr:2506/11, granskningshandling, 2016-05-27

**Upplevelsevärden**

- Analys av upplevelsevärden kring Västlänkens stationslägen, Ramböll, 2014-06-18

**Översvämningsrisker**

- PM – Översvämningsrisker, Stadsbyggnadskontoret, 2015-09-21
- Skyfallsutredning, Kretslopp och vatten, 2018-09-26

## Innehåll

<i>Planprocessen</i> .....	2
<i>Information</i> .....	2
INNEHÅLL .....	6
SAMMANFATTNING .....	7
<i>Planens syfte och förutsättningar</i> .....	7
<i>Planens innebörd och genomförande</i> .....	8
<i>Överväganden och konsekvenser</i> .....	8
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i> .....	9
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR .....	10
<i>Syfte</i> .....	10
<i>Planförhållanden</i> .....	13
<i>Övriga ställningstagande, styrdokument och övergripande planeringsfrågor</i> .....	17
<i>Pågående projekt i området</i> .....	18
<i>Kvalitetskriterier</i> .....	19
<i>Markförhållanden</i> .....	19
<i>Landskap och rekreation</i> .....	21
<i>Vegetation och djurliv</i> .....	22
<i>Fornlämningar och kulturhistoria</i> .....	24
<i>Sociala aspekter</i> .....	28
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service</i> .....	29
<i>Teknisk försörjning</i> .....	31
<i>Störningar och risker</i> .....	32
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE .....	34
<i>Järnvägsanläggning</i> .....	35
<i>Utformning och gestaltning</i> .....	37
<i>Beaktande av kulturhistoriska värden och bevarande</i> .....	53
<i>Rivning</i> .....	58
<i>Trafik och parkering</i> .....	58
<i>Tillgänglighet och service</i> .....	65
<i>Sociala aspekter</i> .....	65
<i>Teknisk försörjning</i> .....	68
<i>Övriga åtgärder</i> .....	70
<i>Kompensationsåtgärder</i> .....	76
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i> .....	77
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i> .....	78
<i>Avtal</i> .....	81
<i>Dispenser och tillstånd</i> .....	84
<i>Tidplan</i> .....	85
<i>Genomförandetid</i> .....	85
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER .....	86
<i>Nollalternativet</i> .....	89
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i> .....	89
<i>Miljökonsekvenser</i> .....	92
<i>Ekonomiska konsekvenser</i> .....	100
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN .....	102

## Sammanfattning

### Planens syfte och förutsättningar

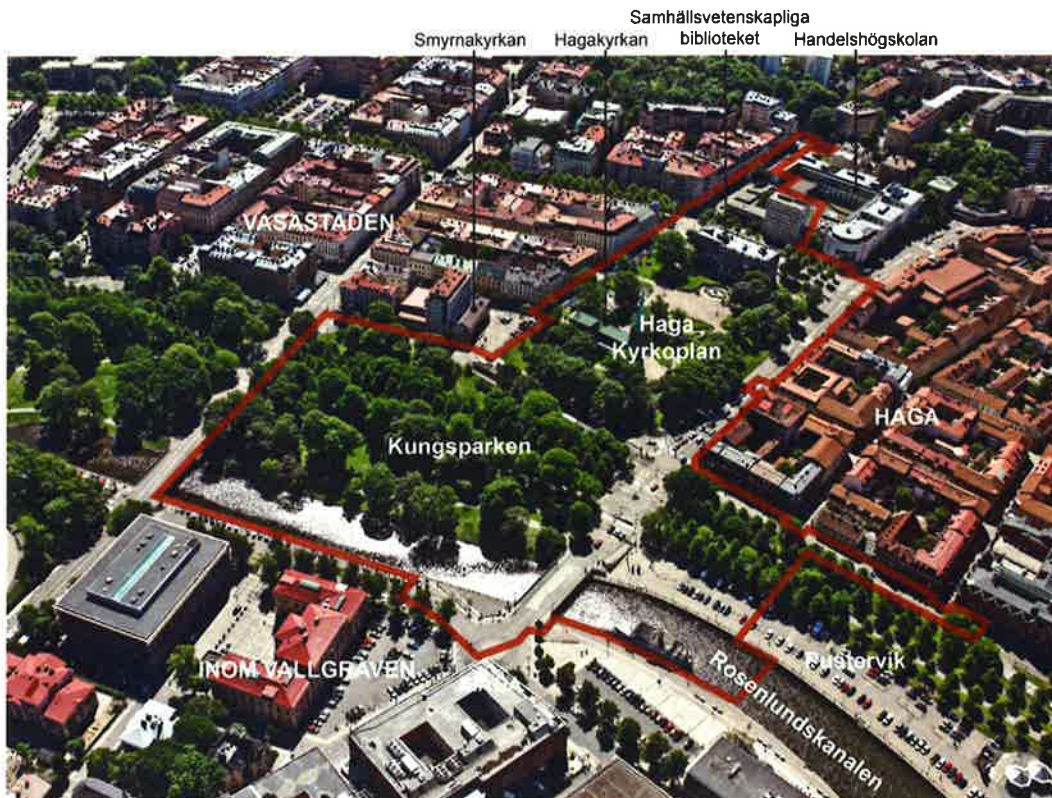
Syftet med detaljplanen är att:

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

Planområdet sträcker sig från Rosenlundskanalen i norr till Vasagatan och Handelshögskolan i söder och omfattar cirka 7,7 hektar.

Delar av planområdet ingår i riksintresset för framtida järnvägar enligt 3 kapitlet 8§ miljöbalken, samtidigt är Västlänken ett nationellt och regionalt utpekat stråk. Hela planområdet är dessutom av riksintresse för kulturmiljövården, Göteborgs innerstad (O2:1), enligt 3 kapitlet 6§ miljöbalken. En stor del av riksintresset inom den norra delen av planområdet är fornlämningen Göteborg 216:1.

För hela järnvägstunneln har separata detaljplaner upprättats och vunnit laga kraft 23 februari 2018. Trafikverket har tagit fram en järnvägsplan för Västlänken som fastställdes i april 2016 och har vunnit laga kraft i juni 2017.



*Vy över planområdet med plangränsen markerad i rött.*

Detaljplanen upprättas enligt PBL (2010:900) med normalt planförfarande. Förslaget överensstämmer med kommunens översiktsplan.

Stadsbyggnadskontoret har gjort en behovsbedömning för aktuell detaljplan enligt PBL (2010:900) 4 kapitlet 34§ och Miljöbalken 6 kapitlet 11§ och konstaterade att genomförande av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning har gjorts.

### **Planens innebörd och genomförande**

Planförslaget innebär att uppgångar och tekniska anläggningar tillhörande Västlänkens station Haga samt offentliga rum i anslutning till dessa får anläggas. Planen möjliggör även utbyggnad av nya verksamhetsytor för Handelshögskolan vilket innebär rivning av det låga tegelhuset i nordöstra hörnet av kvarteret. Eftersom hela planområdet omfattas av riksintresset för kulturmiljövård införs utformningsbestämmelser som syftar till att förändringarna i stadsmiljön och de nya tilläggen ska utformas med höga gestaltningsambitioner och stor hänsyn till kulturmiljöns särart och dess historiska berättarinnehåll. Planområdet omfattar delar av Kungsparken och Haga Kyrkoplan som får skydds- och varsamhetsbestämmelser. Hagakyrkan, Samhällsvetenskapliga biblioteket, Rosenlundsbron och höghuset inom Handelshögskolans kvarter skyddas också genom bestämmelser.

Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med Trafikverket, Akademiska Hus och Västtrafik. Göteborgs stad är huvudman för allmän plats och ansvarar för framtida drift och underhåll. För utbyggnad av allmän plats ansvarar dels Trafikverket och dels Göteborgs Stad. Trafikverket ansvarar för utbyggnad av kvartersmark med undantag för fastigheten Haga 22:1 där fastighetsägaren Akademiska Hus ansvarar för utbyggnad. Även ny föreslagen stationsbyggnad i Kungsparken norr om buss- och spårvagnshållplatsen är ett undantag, då kvartersmarken föreslås överlätas till Västtrafik som ansvarar för utbyggnad.

### **Överväganden och konsekvenser**

Detaljplanens genomförande innebär att två riksintressen kommer att påverkas, riksintresse för kulturmiljövården samt riksintresse för framtida kommunikation.

Stationsbyggnaderna i planområdets norra del med tillhörande tekniska utrymmen som planeras inom planområdet kommer att påverka riksintresset för kulturmiljön negativt. Den negativa påverkan beror framförallt på att byggnationen av järnvägstunneln sker i schakt, och att detta påverkar Kungsparken och kulturmiljön.

Västlänken är i sig ett riksintresse för framtida järnväg, utpekad i gällande översiktsplan som en del i utvecklingen av staden. Detaljplanen medger en utveckling av kollektivtrafiken i staden och därmed innebär Västlänken en hållbar och robust framtida kollektivtrafiklösning. Inom befintliga gator föreslås i detaljplanen en omDispositionering av trafikutrymmena som innebär ökade möjligheter för gång- och cykeltrafik, i enlighet med stadens riktlinjer.

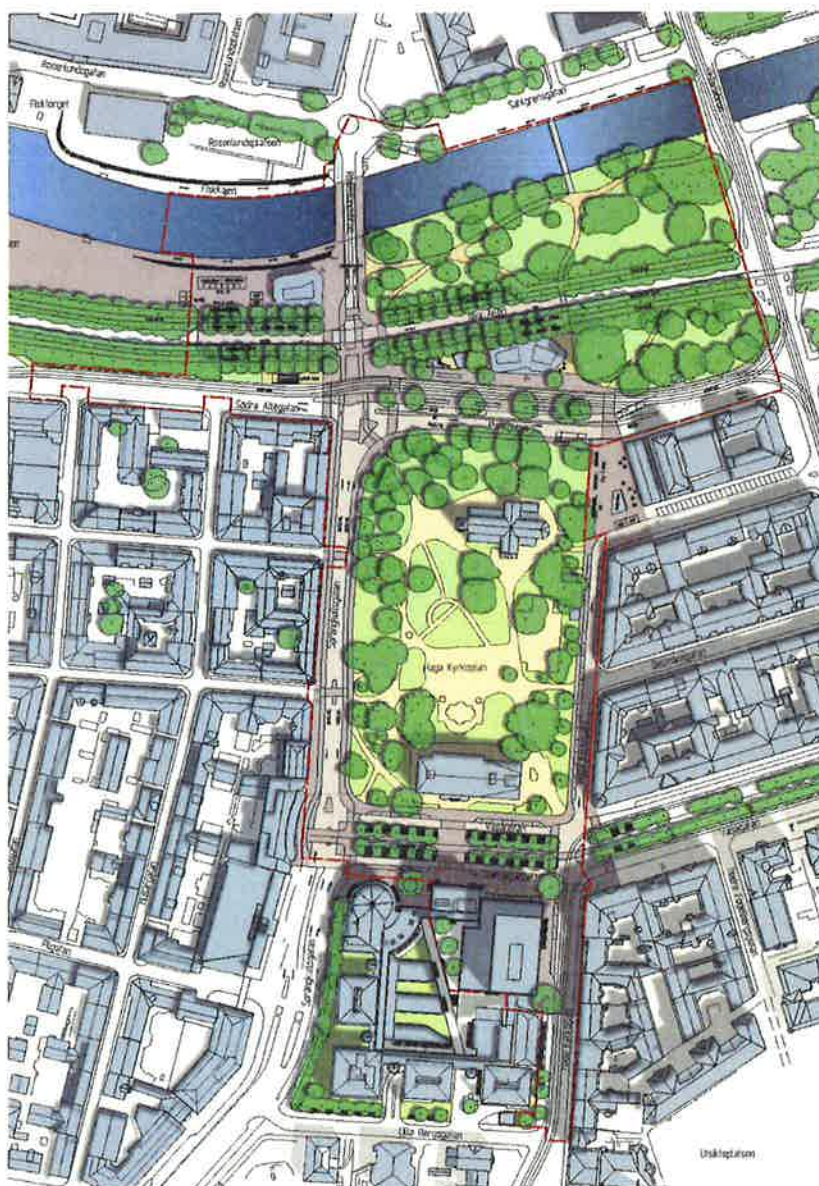


Illustration över planområdet och dess omgivning. Illustrationen visar möjlig utformning enligt planförslaget.

Arbetet med detaljplanen har haft som utgångspunkt att bevara, skydda och minimera påverkan på kultur- och parkmiljön samtidigt som Västlänkens station Haga möjliggörs. Parkmiljöerna och byggnader inom planområdet skyddas i detaljplanen. Planen ställer också höga gestaltungskrav på de nytillkommande stationsbyggnaderna som ska anpassas till parkmiljöerna respektive till befintlig byggnad vid Handelshögskolan.

Länsstyrelsen tillstyrkte järnvägsplanen för Västlänken 2015-08-26 med bedömningen 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.

### **Avvikelser från översiktsplanen**

Detaljplanen är förenlig med gällande översiktsplan.

## Planens syfte och förutsättningar

### Syfte

Syftet med detaljplanen 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

Syftet med detaljplanen är att medge utbyggnad av station Haga, en av de tre stationerna i järnvägstunneln Västlänken, med tillhörande byggrätter både under och ovan mark.

Då station Haga kommer att byggas i ett område med stora kulturmiljö- och naturvärden, de förstnämnda av riksintresse, syftar planen även till att säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, naturmiljö-, kulturmiljö- samt arkitektoniska värden.

För att kunna utveckla stationsläget ger detaljplanen byggrätter ovan mark. Det är byggrätter för stationsbyggnader och tekniska anläggningar samt byggrätt för utbyggnad av Handelshögskolan. Även utveckling av hållplatser för kollektivtrafik och justering av gator för att säkerställa framkomlighet och trygghet för gående, cyklister, kollektivtrafik samt biltrafik i området möjliggörs.

Vidare syftar planen till att möjliggöra underjordiska anläggningar för cykelparkering.

Med syfte att skapa tydlighet i områdets gällande detaljplaner tas några mindre delar av äldre stadsplaner med i planavgränsningen. Inom dessa ändras inte markanvändningen.

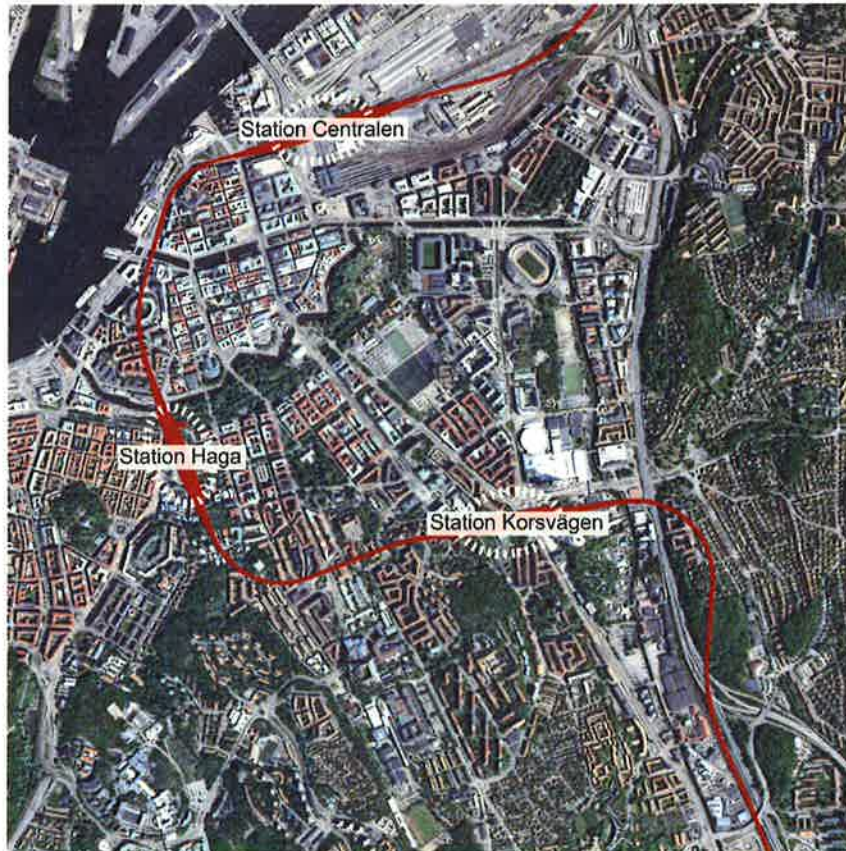
### Planuppdrag

Detaljplanen ingår i produktionsplan för 2011, som antogs av BN 2011-01-18, § 6, som Västlänken, område 2 Haga, detaljplan samt produktionsplan för 2012, som antogs av BN 2011-11-29, § 582, som Västlänken, område 2 Haga, detaljplan. Byggnadsnämnden har gett stadsbyggnadskontoret planuppdrag vid sammanträdet 2012-10-30.

### Läge, areal och markägoförhållanden

Planområdet är beläget vid Haga Kyrkoplan, cirka 1,2 kilometer från Göteborgs Centralstation. I norr gränsar planområdet till Göteborgs mest centrala delar - staden inom Vallgraven.





*Flygfoto över centrala Göteborg med Västlänken och dess stationer i Centralen, Haga och Korsvägen.*

Planområdet sträcker sig från Rosenlundskanalen i norr till Vasagatan och Handelshögskolan i söder. I norr omfattar planområdet Rosenlundsbron, del av Kungsparken och Rosenlundskanalen fram till Viktoriabron och Viktoriagatan samt del av Pusterviksplatsen. I söder omfattar planområdet nordöstra och sydöstra delen av fastigheten Haga 22:1, det vill säga Handelshögskolan. Planområdet omfattar även Haga Kyrkoplan samt Haga Kyrkogata. Delar av Nya Allén, Parkgatan, Södra Allégatan, Norra Allégatan, Sprängkullsgatan och Vasagatan ingår även i planområdet.

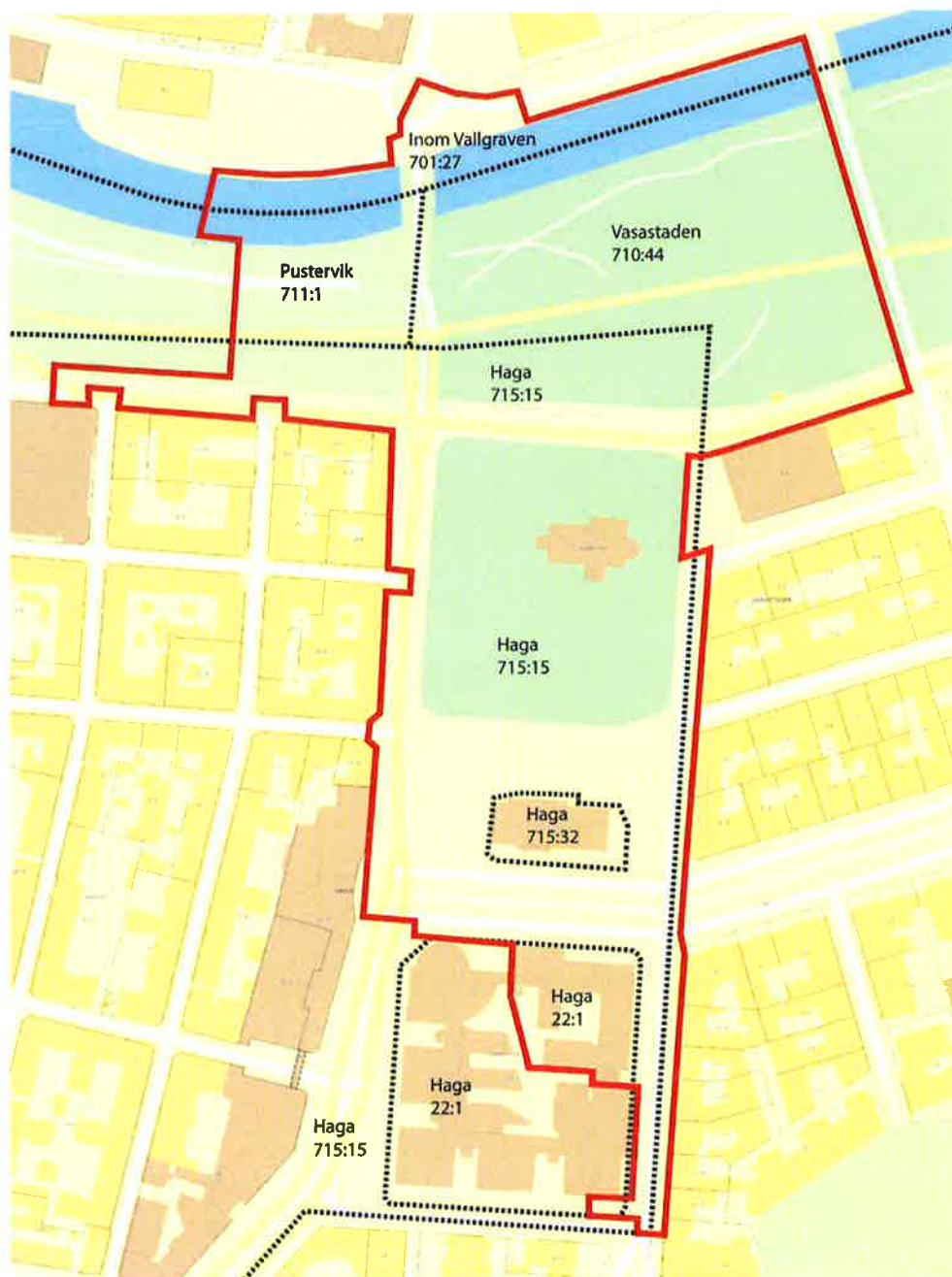
Planområdet omfattar cirka 7,7 hektar. Större delar av planområdet, del av fastigheterna Haga 715:15, Vasastaden 710:44 och Pustervik 711:1 samt Inom Vallgraven 701:27, ägs av Göteborgs Stad. Planområdet omfattar även del av fastigheten Haga 22:1 som ägs av Akademiska Hus, samt hela fastigheten Haga 715:32 som ägs av HIGAB.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.



*Ortofoto över planområdet, röd linje visar plangränsen.*

Inom planområdet har Kretslopp och vatten ett arrendeavtal för återvinningsstation och Göteborgs Energi Nät AB har ett arrendeavtal för transformatorstation på Göteborgs Stads fastighet Haga 715:15. Göteborgs Energi Nät AB har även en ledningsrätt för transformatorstation på Akademiska Hus fastighet Haga 22:1. Göteborgs Stads Parkerings AB har arrendeavtal för parkering på Göteborgs Stads fastighet Pustervik 711:1.



Kartan visar respektive fastigheter med svart streckad linje inom planområdet, röd linje visar plangränsen.

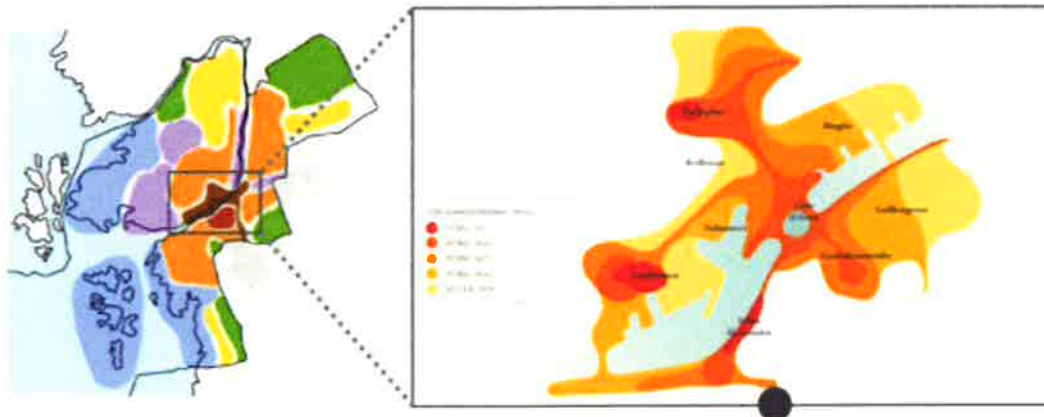
## Planförhållanden

### Översiktsplan

Översiktsplanen för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 26 februari 2009, är aktualitetsförklarad av kommunfullmäktige 27 november 2014. Översiktsplanen anger en tydlig inriktning för stadens utbyggnad med utgångspunkt i Göteborgsregionens tillväxtstrategi *Uthållig tillväxt* (GR 2006), antagen av Förbundsstyrelsen 2006-05-16. Göteborg förutsätts ha en kraftig utveckling i stadskärnan. Genom att bygga staden inifrån och ut kan Göteborg stärka regionen. En

tät och intressant regionkärna där alla kan mötas och känna tillhörighet är betydelsefullt för näringslivets utveckling och för människors livskvalitet.

Översiktsplanen anger områdesvisa inriktningar och pekar ut planområdet som mellanstaden (orange på bilden nedan till vänster). Planområdet ligger i direkt anslutning till innerstaden (rött) och förnyelseområden i centrala Göteborg (brunt).



Kartan till vänster visar Översiktsplan för Göteborg samt dess områdesvisa inriktningar. Bilden till höger visar Vision Älvstaden, med dess utbyggnadsordning – ju mörkare färg desto tidigare byggs det; ● visar läget för station Haga.

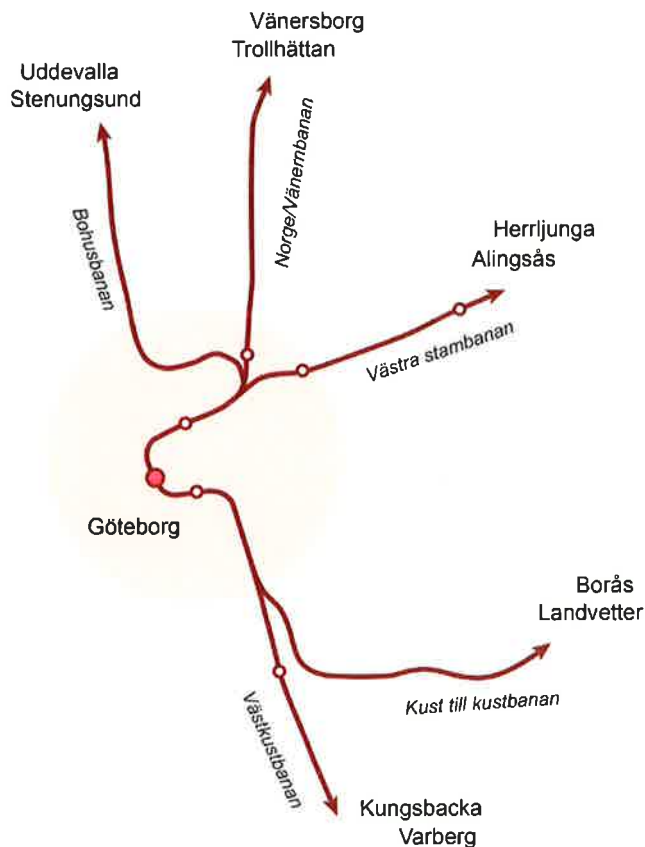
För mellanstaden anges att funktioner ska blandas och kompletteras och att en utveckling av stadens kvaliteter ska ske. Byggnation ska ske på ianspråktagen mark och det ska byggas tätare i kollektivtrafikstråk och bytespunkter. Översiktsplanen anger också att värdefulla grönområden ska tas tillvara och att en kraftsamling ska ske vid stråk och knutpunkter som ska skapa goda möjligheter för gående och cyklister.

I översiktsplanen är Västlänkens korridor, alternativ Haga-Korsvägen via Älvstranden, utpekad som ”Markreservat för kommunikation, järnväg”. Särskild hänsyn till markreservatets läge och utbredning ska tas vid prövning av lov samt vid upprättande av detaljplaner. Västlänkens korridor ingår i riksintresset för framtida järnvägar enligt 3 kapitlet 8§ miljöbalken, samtidigt är Västlänken ett nationellt och regionalt utpekat stråk. Hela planområdet är dessutom av riksintresse för kulturmiljövården, Göteborgs innerstad (O2:1), enligt 3 kapitlet 6§ miljöbalken. En väsentlig del av riksintresset inom den norra delen av planområdet är fornlämningen Göteborg 216:1. Läs mer under rubriken *Riksintressen och övriga bestämmelser*.

I översiktsplanen pekas planområdet ut som ett bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor med innehåll av bostäder, arbetsplatser, service och handel. En blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd. För området längs Vallgraven och längs Nya Allégatan västerut finns ett område redovisat som ”Landskap med särskilt stora värden – område med särskilt stora värden för naturvård, friluftsliv, landskapsbild och/eller kulturlandskap”.

### Västsvenska paketet och Västlänken

Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsvetrike underlättas. Västlänken är en järnvägstunnel under Göteborg som möjliggör genomgående tågtrafik mellan Olskroken och Almedal. Genom att pendeltåg och regionaltåg inte behöver angöra säckstationen vid Göteborgs central kan tågtrafiken effektiviseras.



Illustrationen visar Västlänkens sammanhang i det regionala järnvägsnätet. Station Haga är markerad med en röd ifylld cirkel. Illustration WSP.

Pendeltågssystemen knyts ihop till ett genomgående tågssystem med Västlänkens nya stationer vid Göteborgs Centralstation, Haga och Korsvägen vilket gör att fler områden i Göteborg kan nås utan byten. Vid stationerna skapas nya bytespunkter till övrig kollektivtrafik.

### Järnvägsutredning

En förstudie av Västlänken presenterades av Banverket (nuvarande Trafikverket) år 2002. Därefter togs en järnvägsutredning fram med tre alternativa sträckningar som valts i förstudien: Haga-Korsvägen, Haga-Chalmers samt Korsvägen. Dessutom studerades *Förstärkningsalternativet*, en utbyggnad av befintlig säckbangård med nya spår i en tunnel parallellt med befintlig tunnel mellan Olskroken och Almedal. Banverket beslutade 2007 att Västlänken skulle drivas vidare och att alternativ Haga-Korsvägen via (Södra) Älvstranden ska ligga till grund för fortsatt planering.

### Planprogram

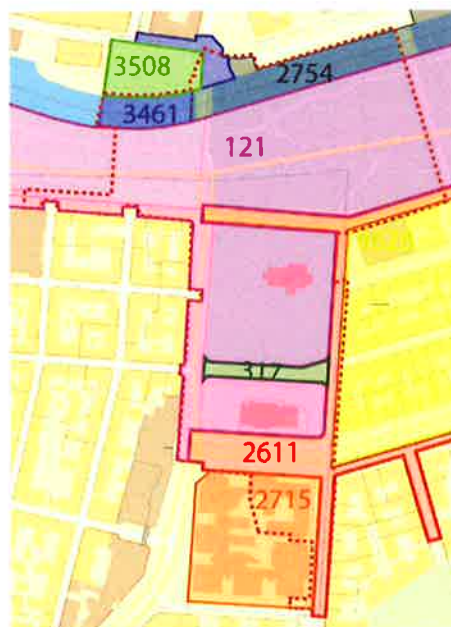
Samtidigt med järnvägsutredningen tog Göteborgs Stad fram ett program och diskussionsunderlag för detaljplaner gällande Västlänkens olika alternativ. Programområdet för planområdet (med förordande av alternativet Haga-Korsvägen via Älvstranden) antecknades av byggnadsnämnden 13 juni 2006.

## Detaljplaner

Inom planområdet finns inga fastighetsplaner.

Inom planområdet gäller följande detaljplaner:

<u>Aktbeteckning</u>	<u>År (laga kraft)</u>
1480K-II-121	1866 stadsplan
1480K-II-317	1897 stadsplan
1480K-II-2000	1896 stadsplan
1480K-II-2611	1946 stadsplan
1480K-II-2715	1950 stadsplan
1480K-II-2754	1953 stadsplan
1480K-II-3461	1976 stadsplan
1480K-II-3508	1979 stadsplan
1480K-II-4628	2002 detaljplan
1480K-2-5281	2018 ändring av detaljplan



Bilden visar gällande detaljplaner inom plangränsen, vilken är markerad med röd streckad linje.

Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut förutom för *Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln, Västlänken (ÄDP)*. Denna ändringsplan har fem års genomförande tid från att den har vunnit laga kraft 23 februari 2018. Syftet med ändringsplanen är att ändra gällande planer genom att tilläggsbestämmelser upprättas, vilket gör det möjligt att bygga Västlänken. Föreslagen detaljplan för station Haga kommer att ersätta en del av denna ändringsplan samt delar av övriga detaljplaner inom planområdet.

## Riksintressen och övriga bestämmelser

Västlänkens korridor är riksintresse enligt 3 kapitlet 8§ miljöbalken, enligt Trafikverkets beslut från 23 november 2011.

Hela planområdet är även av riksintresse för kulturmiljövård, Göteborgs innerstad (O2:1), enligt 3 kapitlet 6§ miljöbalken, enligt länsstyrelsens beslut från 5 november 1987, reviderad 18 augusti 1997. Planområdet norr om Haga Kyrkoplan omfattas av fornlämningen Göteborg 216:1, en väsentlig del av riksintresset.

Trädalléer inom planområdet omfattas av ett generellt biotopskydd enligt Miljöbalken 7 kapitlet 11§.

Hagakyrkan och kyrkotomten skyddas som ett kyrkligt kulturminne, enligt 4 kapitlet Kulturmiljölagen och omfattas av tillståndsplikt 4 kapitlet 3§.

Inom planområdet finns två nationellt fridlysta arter; knölnate som är en vattenväxt och getlav. Dessa skyddas av Artskyddsförordningen (2007:845) 8§.

## Övriga ställningstagande, styrdokument och övergripande planeringsfrågor

Den 15 juni 2015 antogs budget för Göteborgs Stad 2016 av Kommunfullmäktige. Ett av de prioriterade målen är att det hållbara resandet ska öka. I enlighet med detta mål läggs starkt fokus på minskning av biltrafik till förmån för gående, cyklister och kollektivtrafik. Ytterligare ett prioriterat mål är att stadsrummet ska användas effektivt utifrån ett rättvis- och hälsoskäl. Trafikens negativa påverkan på hälsa, klimat och miljö ska minska.

### Göteborg stadsplanerar med år 2035 i sikte

För att Göteborg ska fortsätta utvecklas till en attraktiv och hållbar stad krävs en samordnad markplanering. Därför har staden tagit fram fyra strategiska dokument som tillsammans anger inriktningen för hur Göteborg ska kunna erbjuda ett enklare vardagsliv för fler i en grön och livfull stad.

Strategiernas gemensamma tidshorisont är kring år 2035. Då beräknas Göteborg ha 150 000 fler boende och 80 000 fler arbetstillfällen samt vara kärnan i en arbetsmarknadsregion med 1,75 miljoner invånare. Översiktsplanen som antogs år 2009 och som är det övergripande styrdokumentet för stadens markanvändning är den gemensamma utgångspunkten. Därmed är även Västlänken en av förutsättningarna för att staden ska kunna utvecklas enligt inriktningen.

*Strategi för utbyggnadsplanering*, som godkändes i byggnadsnämnden 11 februari 2014, visar vilka platser som har särskilt goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling, där fler invånare har nära till mataffär, skola, busshållplats. Detta ska åstadkommas genom att bygga den redan byggda staden tätare.

*Vision Älvstaden*, antagen av kommunfullmäktige den 11 oktober 2012, anger på vilket sätt och med vilka kvaliteter de centrala utvecklingsområdena i Göteborg ska växa fram. Älvstaden ska vara öppen för världen, den ska vara inkluderande, grön och dynamisk. Den ska utformas så att den helar staden, möter vattnet och stärker den regionala kärnan.

*Trafikstrategi för en nära storstad*, beslutad i trafiknämnden 6 februari 2014, visar hur trafiksystemet behöver utvecklas i takt med att fler bor, arbetar, handlar, studerar och möts i staden. Det ska vara lätt att ta sig fram i Göteborg, stadsmiljöerna ska upplevas attraktiva samt bidra till ett rikt stadsliv och Göteborg ska vara världsledande i effektiv och klimatsmart godshantering. Göteborgs Stads trafikstrategi fastställer målsättningarna för framtidens trafik. Några grundläggande principer i strategin är att till år 2035 (jämfört med år 2011) ska antalet bilresor minska med 25 % medan antalet gång- och cykelresor samt resor med kollektivtrafik fördubblas. Trafikstrategin har utvecklats med ett *Cykelprogram*, antagen av trafiknämnden 25 mars 2015. Visionen är att Göteborg ska bli en attraktiv cykelstad som gör att det är snabbt, enkelt och säkert att cykla till målpunkter nära och långt bort. Målsättningen är att andelen cykelresor ska tredubblas till år 2025, jämfört med år 2011.

*Grönstrategin för en tät och grön stad*, antagen i park- och naturnämnden 10 februari 2014, visar hur Göteborg ska fortsätta utvecklas till en stad med stora gröna kvaliteter, ur såväl ett socialt som ekologiskt perspektiv, samtidigt som staden byggs

tätare. Den visar vilka kvaliteter som ska finnas i det framtida täta gröna Göteborg och hur staden ska arbeta för att nå dessa.

## Pågående projekt i området

### Järnvägsplan

För att Västlänken ska kunna byggas krävs en järnvägsplan samt regeringens tillåtlighet. Det är Trafikverket som tar fram järnvägsplan för Västlänken. Trafikverket har enligt miljöbalken 17 kapitlet ansökt om tillåtlighet hos regeringen för att bygga tunneln. Tillåtligheten beviljades 2014-06-26. För att järnvägsplanen ska kunna fastställas får den enligt lag om byggande av järnväg 1 kapitel 1§ samt 4§ inte strida mot detaljplanerna. Detaljplanerna ska därför möjliggöra alla delar som järnvägsplanen innehåller genom att göra dessa planenliga. Järnvägsplanen var ute på utställning december – januari år 2014/2015. Länsstyrelsen tillstyrkte järnvägsplanen för Västlänken 2015-08-26 med bedömningen 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. Trafikverket fastställde järnvägsplanen i april 2016. Järnvägsplanen har vunnit laga kraft i juni 2017, då regeringen beslutade att avslå de överklaganden som kommit in.

### Detaljplanering för Västlänken

För att möjliggöra byggnation av Västlänken görs en ändring av detaljplaner för hela järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal, diarienummer 0635/11. Dessutom tas en ny detaljplan fram för tunnelmynningar, schakt med mera, diarienummer 0486/13. Dessa två detaljplaner hanterar all infrastruktur som krävs för att tunneln ska kunna fungera för tågtrafik. Detaljplanerna har godkänts av byggnadsnämnden 2015-09-29 och antagits av kommunfullmäktige 2016-01-28. Detaljplanerna har vunnit laga kraft 2018-02-23.

Förutom ovanstående tas även detaljplaner för Västlänkens tre stationer Centralen, Haga (denna detaljplan) och Korsvägen fram. När de tre stationsplanerna har vunnit laga kraft kommer de att ersätta de ovan nämnda detaljplanerna för järnvägstunnel inom respektive stationsområde.

### Närliggande detaljplaner och program

I närheten av station Haga pågår flera andra planarbeten och stadsutvecklingsprojekt, bland annat i området kring Norra Masthugget och på Skeppsbron. Med den nya stationen får dessa områden en regional bytespunkt på gång- och cykelavstånd.

*Detaljplan för blandad bebyggelse vid Järnvägsgatan m.fl.* syftar till att ge området mellan Skeppsbron och Masthuggstorget en tydlig framtida roll och identitet i staden, innerstad av blandad karaktär. Förslaget innebär cirka 1200 lägenheter samt tillkommande handel, kontor och verksamheter. Planen antogs av kommunfullmäktige i juni 2018, men är överklagad.

Det pågår även ett arbete med *Stadsutvecklingsprogram för Södra Centrum* som hanterar pågående planering och strategiska frågor inom området. Det ska utgöra ett kunskapsunderlag och ge en samlad bild av utvecklingen i Södra Centrum, säkra



värden och kvalitéer i den befintliga staden samt föreslå riktlinjer för hur staden ska tillvarata, utveckla och stärka den historiska kärnan.

## **Kvalitetskriterier**

### **Kvalitetsprogram**

*Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken, järnvägstunnel och stationerna Centralen, Haga, Korsvägen* syftar till att vägleda arbetet med såväl detaljplaner som gestaltning och genomförande för de stadsrum där järnvägen möter staden.

Kvalitetsprogrammet presenterar en stadsbyggnadsvision för mötet mellan staden och järnvägen, fyra prioriterade kvaliteter samt riktlinjer för utformning och organisering av stadsrummen. Kvalitetsprogrammet presenterar också ett utvärderingsverktyg för att bedöma hur kvaliteterna uppfylls i nuläget och efter planernas genomförande.

Analys av nuläget med en handlingsplan för hur befintliga kvaliteter kan bevaras och nya tillföras samt en analys av planförslaget, granskningshandling, finns som bilaga till detaljplanen.

### **Gestaltningssystem**

*Gestaltningssystem, detaljplan för Västlänken, station Haga* har tagits fram av Sweco och White arkitekter AB, daterad 2015-12-02. Syftet med gestaltningssystemet är att visa på principer för planområdets utformning och vara vägledande för fortsatt planering och projektering av de stadsrum där järnvägen möter staden. Gestaltningssystemets mål är att säkerställa en övergripande hög kvalitet och ambitionsnivå inom planområdet. Gestaltningssystemet ska också ligga till grund för eventuella kommande arkitekttävlingar inom planområdet.

Gestaltningssystemet är uppdelat i två delar; den första delen är övergripande och gemensam för Västlänkens tre stationer. Här presenteras styrande dokument som är relevanta för planområdenas utformning samt övergripande utgångspunkter för gestaltningen. Den andra delen i gestaltningssystemet är en fördjupning för respektive stationsområde och behandlar områdets förutsättningar och utmaningar, viktiga gestaltningssystemaspekter samt stadsrumsplaner som zoomar in på utvalda delar av planområdet. Gestaltningssystemet är avsett att användas som utgångspunkt för det fortsatta gestaltningssystemarbetet fram till dess att detaljplanen för station Haga är genomförd. Läs mer om planområdets gestaltningssystemprinciper under rubriken *Detaljplanens innebörd och genomförande*.

Ett gestaltningssystem har även tagits fram av Trafikverket i arbetet med järnvägsplanen, som bland annat behandlar de tekniska anläggningar och servicetunnelmynningar som syns ovan mark utanför stationslägena.

## **Markförhållanden**

### **Geoteknik**

Jordlagerförhållanden varierar stort inom planområdet, vad gäller både jordlagrens tjocklek och sammansättning. Under ett lager med fyllnadsmassor ligger det naturliga jordlager som utgörs framförallt av lera. Leran vilar på friktionsjord ovan berg.

Tjockleken på fyllnadsmassornas lager varierar från att vara mycket liten inom vissa grönytor till närmare 6-7 meter i Vallgravens tidigare läge. Inom parkområdet utgörs fyllnadsmaterialen främst av grus, sand och lera samt tegel- och trärester. Under fyllnadsmassorna finns ett lager med lera. Tjockleken på lerlagret varierar från cirka 40-50 meter och avtar generellt mot söder. Strax norr om Hagakyrkan är lerdjupet endast cirka 2-4 meter. Inom de västra och norra delarna av parkområdet, kring Hagakyrkan, förekommer det ingen lerdjup.

Inom markområdena kring Rosenlundskanalen/Vallgraven pågår det, sedan lång tid tillbaka, sättningar i marken, delvis orsakade av belastningen av marken/leran till följd av utfyllnaderna som är utförda inom området. Marken inom denna del av planområdet är mycket känslig för ytterligare belastning. Sättningarnas storlek avtar i riktning söderut, i takt med att lermäktigheten minskar. Från området strax norr om Hagakyrkan och söderut finns i nuläget inte några sättningar av mätbar/ nämnvärd storlek. *Mer information om geotekniska förutsättningar finns i den geotekniska utredningen, PM Geoteknik.*

### Grundvatten

Grundvattennivån i det övre magasinet, i området närmast Rosenlundskanalen, styrs av nivåerna i Rosenlundskanalen och Göta älv. Mätningar visar att grundvattenytan är cirka 2 meter under markytan, vilket motsvarar nivån cirka +1,0 i området kring Rosenlundskanalen och +3,0 vid Parkgatan.

Inom parkområdet visar mätningar att en grundvattenyta ligger på nivån +4 till +5. Mätningar söder om Samhällsvetenskapliga biblioteket visar att en grundvattenyta på 2 meters djup (motsvarar nivå +9). Mer information om grundvatten finns i den geotekniska utredningen, *PM Geoteknik.*

### Förorenad mark

Trafikverket har gjort undersökningar och tagit fram en underlagsrapport för Västlänken gällande förorenad mark *Olskroken planskildhet och Västlänken, Underlagsrapport Förorenade områden, 2013*. Från delområdet Rosenlund - Haga har åtta jordprover analyserats och mätningar har utförts på plats. Utförda undersökningar indikerar förekomst av koppar med halter högre än KM (känslig markanvändning, vilket gäller för bostäder, skolor och liknande) i ett fåtal provpunkter och i ett par provpunkter är halten av bly högre än KM. Inga uppmätta halter är högre än riktvärdet för MKM (mindre känslig markanvändning), vilket gäller för bland annat industri-, kontors- och trafikområden). I ett provsvar är det uppmätta pH-värdet 9,4 vilket är högre än Naturvårdsverkets rekommendationer (6-8).

En plan ska tas fram för hur massorna ska hanteras i samband med schaktarbeten, behandling, deponering och eventuell återfyllnad i samråd med tillsynsmyndigheten. Detta är frågor som rör hela Västlänken och främst hanteras i järnvägsplanens process och av Trafikverket.

Staden har kompletterat underlaget till detaljplanen med en rapport som utvärderar Trafikverkets provtagningsresultat, *Bedömd förekomst av markföroreningar och dess påverkan på detaljplanens genomförande*. Inom planområdet bedöms det inte finnas någon risk för att marken skulle vara olämplig för sitt planerade ändamål. Miljöförvaltningen har baserat på underlaget bedömt att inga ytterligare miljötekniska

markundersökningar krävs i planarbetet. Mer information om markföroreningar finns i rapporten *Miljöteknisk markundersökning*.

### Radon

Hela planområdet ligger inom normalriskområde.

### Landskap och rekreation

Området är en del av centrala staden och karaktäriseras av den täta kvarterstaden och de höjder som är typiska för Göteborg. I de flacka delarna av området breder den täta bebyggelsen i Haga och Vasastaden ut sig med Skansen Kronan och Landalaberget som gräns i söder. Kungsparken är anlagd på stadens gamla fästningsvallar och ligger som en krans runt innerstaden. Innanför Vallgraven reser sig Kungshöjd och bildar gräns mot det flacka landskapet i norr. Haga Kyrkoplan separerar de täta kvartersstrukturerna söder om kanalen. Från de omgivande kullarna ges utblickar över omgivningarna. I övrigt begränsas utblickarna i det flacka landskapet av kvartersbebyggelsen samt tätbevuxna parkerna. Detta ger längre siktstråk endast längs gator och till viss del längs kanalen.



*Vybild över området från 2014.*

Kungsparken och Haga Kyrkoplan har mycket höga värden ur ett rekreativperspektiv. Haga Kyrkoplan har en stadsmässig karaktär med stora grusytor, anlagda rabatter, lekplats och parkbänkar som är väl använda. Haga Kyrkoplan har höga upplevelsevärden med uppväxta, gamla träd och miljöskapande perennrabatter och skulpturer. Hagakyrkan samt Samhällsvetenskapliga biblioteket fungerar som fond. Hagakyrkan och dess omgivning med stora ädellövträd skapar ett vackert grönt rum i den i övrigt intensiva stadsmiljön.

Kungsparken har den engelska parken som förebild med stora böljande gräsytor och träd. Parken används frekvent för picknick, lek och solbad under sommarmånaderna. Kungsparkens höga värden är bland annat närheten till kanalen, dess storlek och den avskildhet som de gamla träden ger i en i övrigt tät och relativt bullrig miljö.

### **Vegetation och djurliv**

För Västlänken, där planområdet ingår, har ett flertal underlagsdokument tagits fram som behandlar vegetationen och djurliv inom planområdet. *Naturmiljöutredning för Västlänken i Göteborg* samt *Träd och Trädmiljöer i Västlänkens korridor*.

Trafikverket arbetar också med en Handlingsplan, *Handlingsplan för tillvaratagande av kulturmiljö, 2015-09-01, Bilaga 3 - Det gröna kulturarvet*.

### **Lavar och vedsvampar**

Området har stor betydelse för skyddsvärda träd, lavar och vedsvampar. I genomförd lav- och vedsvampsinventering framgår att allén i Vasagatan mellan Handelshögskolan och Samhällsvetenskapliga biblioteket dessutom hyser rikliga förekomster av punktsköldlav, som är mycket sällsynt men ej ännu hotklassificerad, samt den nationellt fridlysta getlaven. Även i Kungsparken finns en mycket intressant lavflora. Mörk örslav har påträffats i Nya Allén som löper genom Kungsparken.

I Kungsparken gjordes en riktad inventering av vedsvampar och där påträffades de rödlistade och hotade arterna sydlig platticka, hartsticka, skillerticka samt almens rostöra. Inom planområdet i Kungsparken finns även den i regionen sällsynta jättetickan.

Parken bedöms ha ett nationellt bevarandevärde på grund av sin befintliga och potentiellt ökande flora av hotade vedsvampar. Även lavarna har ett högt skyddsvärde.

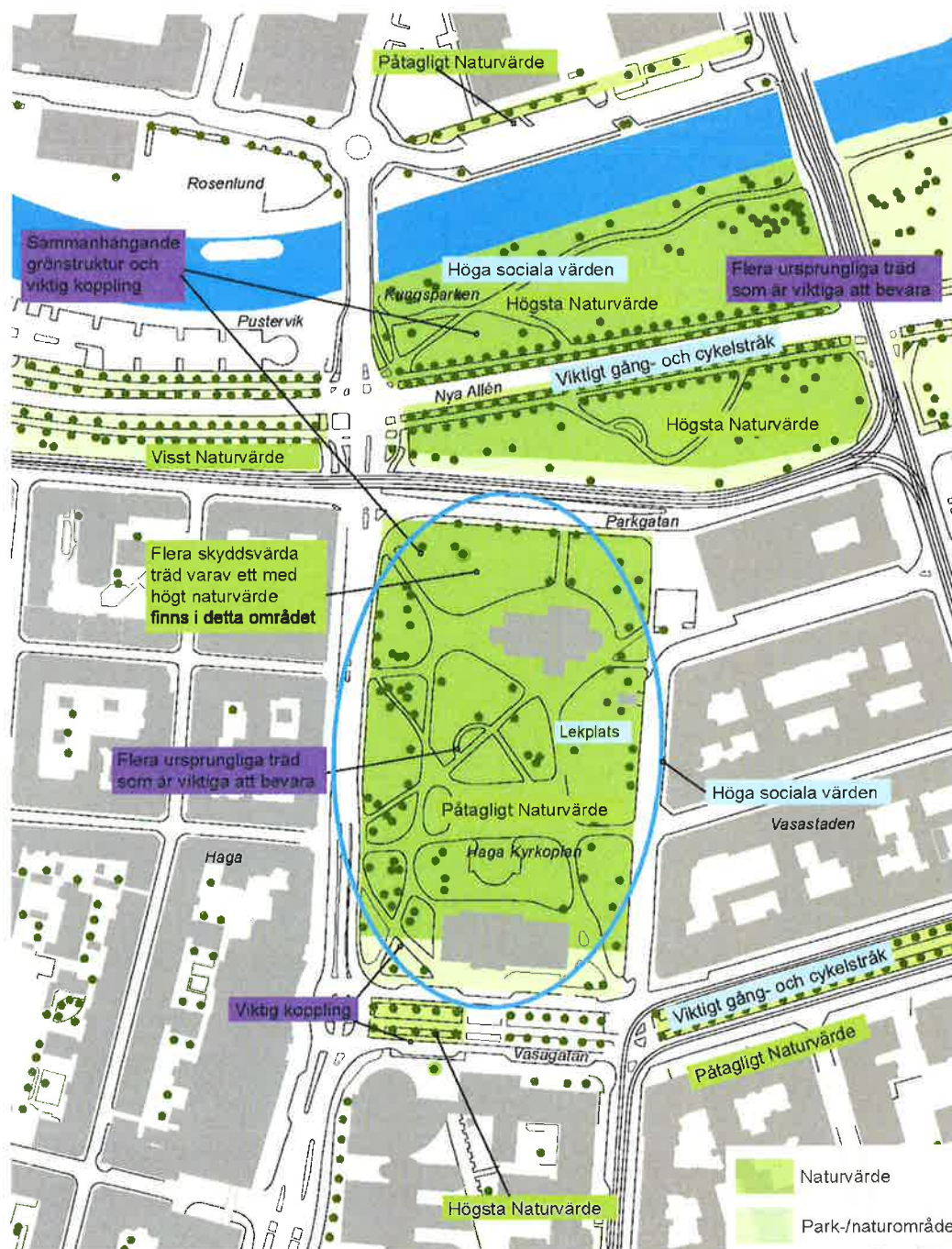
### **Knölnate**

Vattenväxten knölnate har observerats i Vallgraven. Knölnate är nationellt fridlyst, förtecknad i bilaga 2 till artskyddsförordningen. För nationellt fridlysta växt- och lavararter gäller att det är förbjudet att ta bort eller skada exemplar av växterna, och att ta bort eller skada frön eller andra delar (8§ artskyddsförordningen).

### **Träd och trädmiljöer**

Inom planområdet finns parker och alléer med höga naturvärden och dessa värden är kopplade till en stor mängd grova, gamla träd och hålträd. Den högsta koncentrationen av gamla och värdefulla träd finns i Kungsparken och på Haga Kyrkoplan. Inom planområdet finns också flera trädalléer som omfattas av det generella biotopskyddet enligt Miljöbalken 7 kapitlet 11§.

I alléstråket vid vallgraven förekommer en generation av gamla, ihåliga ädellövträd som är 150-200 år gamla. Så gamla träd är generellt en stor bristvara i det svenska landskapet. Träden står här ofta relativt solbelysta vilket ger mer värme ner till varje stam, något som är positivt för vedlevande insekter.



Bilden visar olika värden vid station Haga. Naturvärden visas i grönt, kulturvärden i lila och sociala värden visas i blått. Illustration från Träd och trädmiljöer i Västlänkens korridor, Underlagsrapport, detaljplan Västlänken, WSP, 2014-07-04.

## Fåglar

De naturvärden som finns består av parkmiljöer. De har ett värde för många fåglar som häckar i träd. Arter som är knutna till mer skyddade snår har dock begränsade möjligheter att finna livsmiljöer. Parkmiljöerna omges av trafikerade gator vilket gör att de mest störningskänsliga arterna har svårt att finna sig till rätta.

Vid inventeringen noterades sammanlagt 22 fågelarter, samtliga vanligt förekommande och förväntade. Födosökande gråtrut vilken är rödlistad noterades, men i området saknas lämpliga häckningsplatser.

## Fladdermöss

Samtliga arter av fladdermöss i Sverige är skyddade enligt EU-direktiv och ingår därför i bilaga 1 till artskyddsförordningen. För dessa arter gäller bland annat att det är förbjudet att avsiktligt döda och störa djuren samt att skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplats (4§ artskyddsförordningen).

Vid den fladdermusinventering som gjorts inför planarbetet iaktogs förekomst av stor fladdermus, nordisk fladdermus samt dvärgfladdermus. Individantalet samt aktiviteten var låg vilket inte var väntat eftersom miljön har uppenbar potential för fladdermöss.

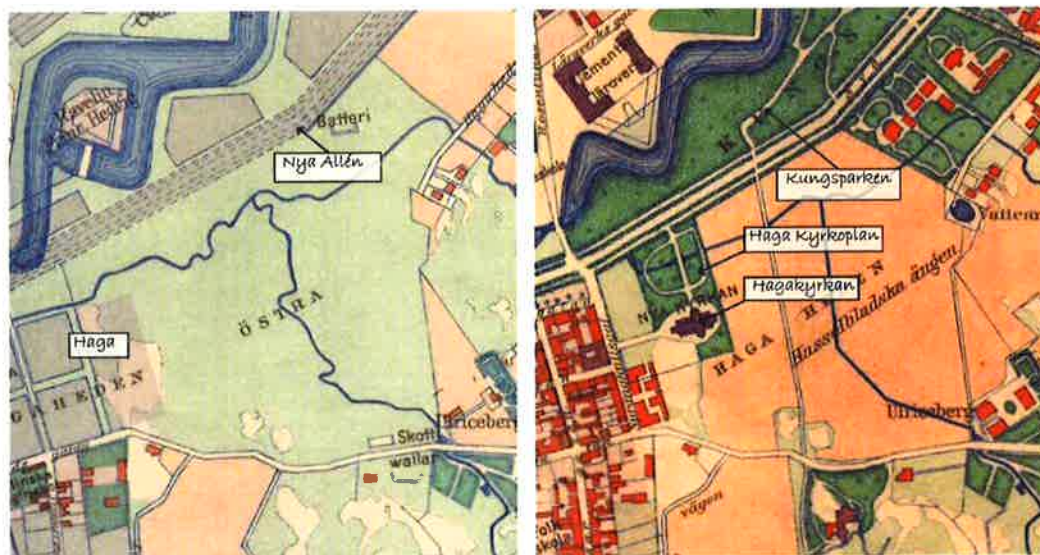
Anledningen till den låga fladdermusfaunan kan vara att området är relativt sterilt, monotont samt med upplysta ljustörda miljöer. Vidare har Allén och Vallgraven ett utsatt vindläge. Inga rödlistade arter registrerades. Området kan på grund av få arter och individer ej heller klassas som en viktig livsmiljö för fladdermöss. Värdet ligger istället som ett lokalt värde för fladdermöss då det är ett område som ligger mycket centralt i Göteborg och som ändå hyser en fladdermusfauna.

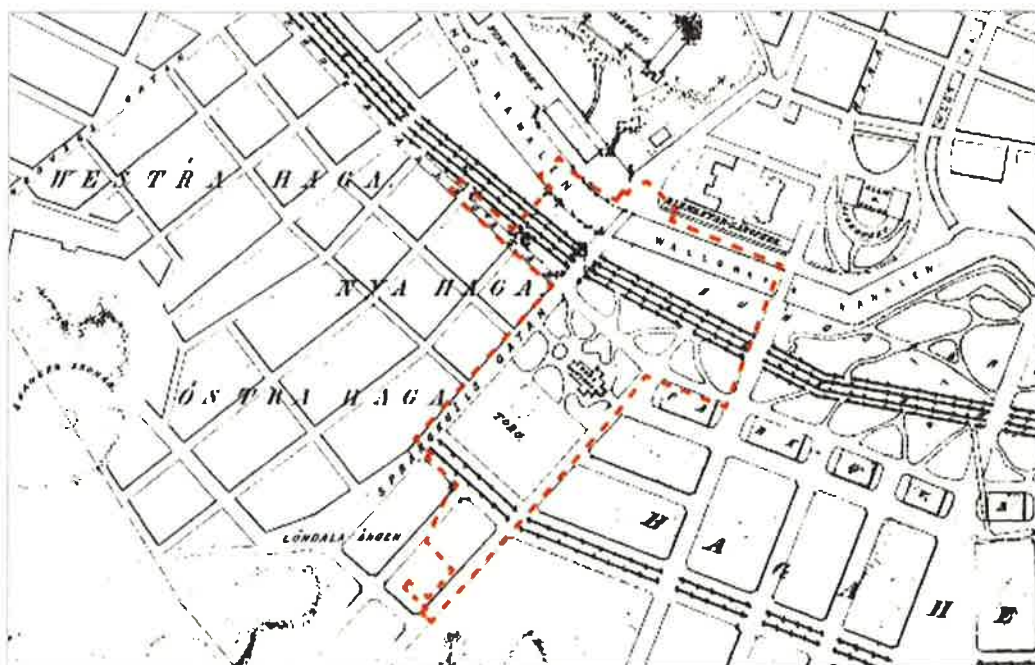
## Fornlämningar och kulturhistoria

### Områdets historik

När Göteborg expanderade utanför befästningsgördeln gjordes de gamla befästningsvallarna om till ett brett parkbälte som skilde den gamla staden innanför Vallgraven från den nya staden utanför. På liknande sätt avsattes nuvarande Haga Kyrkoplan som en park som skilde den äldre arbetarstadsdelen Haga från den nya Vasastaden. Den första parken omkring Hagakyrkan anlades på 1850-talet. Områdets södra del var då tänkt som ett torg. När det Gamla Stadsbiblioteket uppfördes på 1890-talet gjordes hela området om till park, med kyrkan och biblioteket som två solitärer.

Området är stadsbyggnadshistoriskt intressant med en välbevarad stadsplan där stadsplanemönstret domineras av 1866-års stadsplan, inspirerad av esplanadsystemet i Paris. Planen är än idag tydligt avläsbar med rutnätsmönstret som strålar ut från Vallgraven med långa, raka gatuperspektiv som ramar in de rektangulärt formade kvarteren.





Kartorna ovan visar den historiska utvecklingen av planområdet från 1820-tal till 1866 års stadsplan. Överst till vänster visar kartan 1820-tal, hur Haga utvidgas och Nya Allén planläggs. Överst till höger visar kartan 1860-tal, utvecklingen av Kungsparken och Haga Kyrkoplan. Båda bilder ur den fördjupade kulturmiljöbeskrivningen för Haga Kyrkoplan med omgivning, Antiquum AB 2014-09-19. Kartan längst ner visar ett utsnitt från 1866-års stadsplan med planområdet markerat med röd streckad linje.

Inom planområdet möts fyra kulturhistoriskt värdefulla och känsliga stadsrum: Vallgravsstråket med Nya Allén, Haga Kyrkoplan, Haga samt Vasastaden. De samspelar men har samtidigt egna starka karaktärer och berättelser om stadens historia och utveckling. Hela planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövård, Göteborgs innerstad O 2:1 och omfattas av tre olika riksintresseområden; ”Staden inom Vallgraven med parkbältet”, ”Haga – Masthugget” samt ”Vasastaden med omnejd”.

De mest centrala egenskaperna för planområdets kulturhistoriska värden kan sammanfattas i följande sex punkter:

- 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

För mer utförlig beskrivning av de centrala kulturmiljöernas egenskaper se bilaga: *Kulturmiljöunderlag för detaljplaner inför Västlänken, Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Haga Kyrkoplan med omgivning*, Antiquum AB, daterad 2014-09-19.



— Plangräns   
  Riksintresse   
  Byggnadsminne   
  Ingår i bevarandeprogram

*Hela planområdet är av riksintresse för kulturmiljövård. Fornlämningen Göteborg 216:1 ingår som väsentlig del. I anslutning till planområdet finns byggnader som är skyddade i detaljplan och ingår i bevarandeprogram.*



## Fornlämningar

Den norra delen av planområdet ingår i det före detta befästningsstråket och är en del av fornlämningen Göteborg 216:1 vilken utgör en helhet med mycket högt kulturhistoriskt värde och ingår som en väsentlig del i riksintresset. Dessutom ingår delar av stadsdelen Haga i fornlämningen Göteborg 216:1. Den aktuella lämningen är klassad som fast fornlämning och skyddas av Kulturmiljölagen. I området finns bland annat rester av äldre bastioner och raveliner samt den äldre yttre befästningsvallen (glascisen) som Kungsparken är anlagd på. Planområdets utbredning innebär att fornlämningar kan påträffas vid detaljplanens genomförande.

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. Inga fasta strukturer såsom murar eller liknande framkom på de djup som schakten berörde. Länsstyrelsen bedömer att de förundersökta schakten/delarna av fornlämning RAÄ 216 inte längre omfattas av kulturmiljölagens bestämmelser.

Länsstyrelsen har meddelat, 2015-10-30, att inga ytterligare förundersökningar är motiverade i arbetet med detaljplanen. Bedömningen grundar sig bland annat på att:

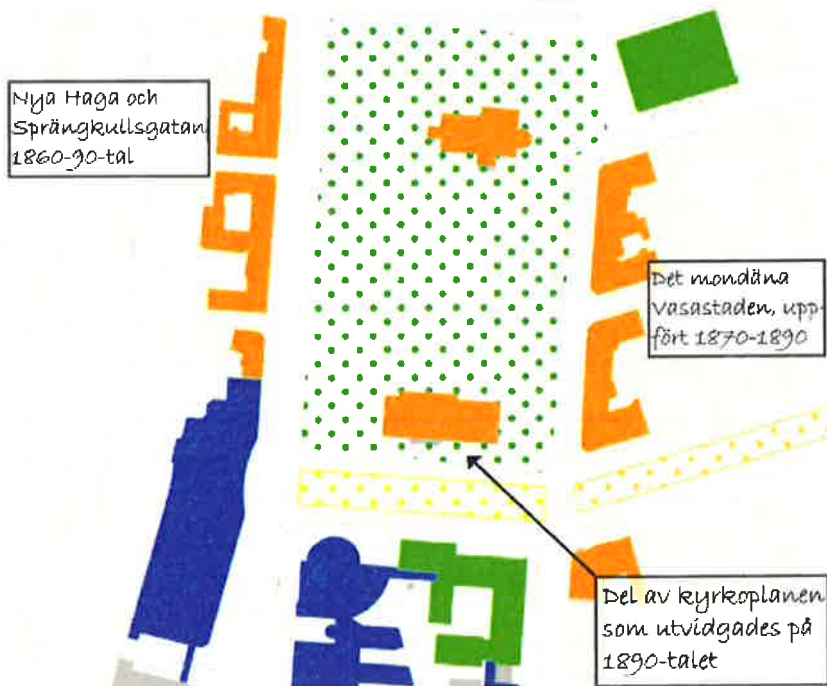
- Undvika ingrepp i den känsliga park- och allémiljön som kan skada träd
- Inte ytterligare störa framkomligheten för kollektiv- och persontrafik, inklusive gång- och cykeltrafik
- Utredningar pågår fortfarande för vissa av de åtgärder som planeras.

## Bebyggelse

Bebyggelsen inom och angränsande till planområdet visar på olika exploateringsfaser och därmed olika stilepoker. Området domineras av bebyggelse från 1800-talets andra hälft med byggande i form av friliggande monumentalbyggnader, rikt dekorerad stenstadsbebyggelse och tidstypiskt utformade landshövdingehus. Området speglar också universitetsstaden Göteborgs utveckling genom Gamla Stadsbiblioteket (nuvarande Samhällsvetenskapliga biblioteket) och senare tillskott genom den modernistiska Handelshögskolan från 1900-talets andra hälft och senare postmoderna så kallade infills (kompletteringar). Angränsande till planområdet finns även byggnader som ingår i bevarandeprogrammet och är skyddade i detaljplaner.

Byggnaderna på Haga Kyrkoplan samt den omgivande bebyggelsen i Haga och Vasastaden har höga kulturhistoriska värden och flera av byggnaderna är försedda med skydd. Hagakyrkan skyddas som byggnadsminne enligt Kulturmiljölagen (KML) 4 kapitlet. Samhällsvetenskapliga biblioteket och delar av Handelshögskolan är upptagna i Göteborgs bevarandeprogram och är klassade som kulturhistoriskt värdefulla. Biblioteket och delar av högskolan ingår i planområdet.

För fördjupade kulturmiljöbeskrivningar inom planområdet för respektive område se bilaga *Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Haga Kyrkoplan med omgivning*, daterad 2014-09-19.



- |                           |  |
|---------------------------|--|
| Byggnader 1850-1899       | Nya Allén, 1823                          |
| Byggnader 1930-1969       | Kungsparken 1840-tal                     |
| Byggnader 1970-IDAG       | Rosenlundskanalen, uträtad 1860-tal      |
| Kyrkoplan anlagd 1850-tal | Kajgata från 1860-tal                    |
| Vasagatans allé, 1860-tal | Förlängning av Vasagatans allé, 1890-tal |

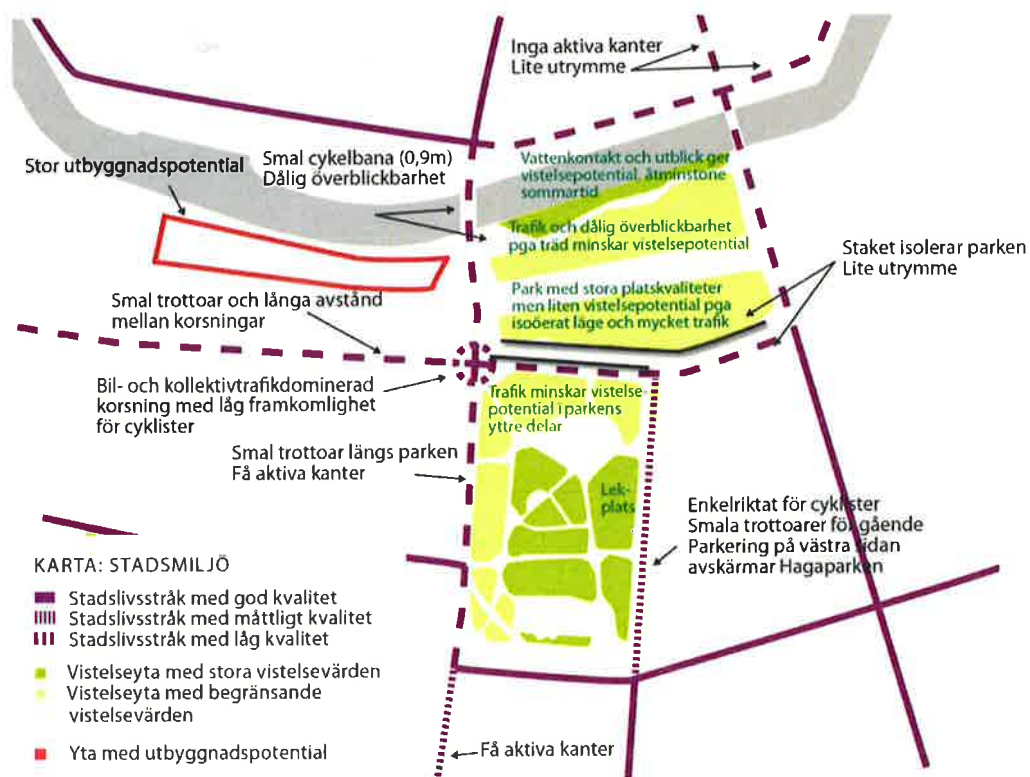
Illustration ur "Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Haga Kyrkoplan med omgivning", daterad 2014-09-19.

## Sociala aspekter

Planområdet har ett centralt och välintegrerat läge och karaktäriseras av en utvecklad stadsstruktur med mycket rörelse och ett rikt vardagsliv. Området har en utpräglad identitet och stora kulturhistoriska värden. En blandning av funktioner såsom bostäder, arbetsplatser, skolor, handel och service samsas i närmiljön. Miljön rymmer många olika trafikslag och andelen fotgängare och cyklister är hög. Flera viktiga kommunikationsstråk löper genom området.

Haga Kyrkoplan är ett grönt stadsrum och en mötesplats med stor betydelse för boende, studerande och förskolor i området. Stråket Haga Nygata-Vasagatan sträcker sig genom området med ett stort flöde av gång- och cykeltrafikanter som rör sig mellan de östra och västra delarna av staden.

Alléstråket är ett viktigt stråk för bilister och cyklister men utgör samtidigt en barriär mellan områdets norra och södra delar. Passagerna över alléstråket/Kungsparken är besvärliga och området kan upplevas otryggt på kvällstid. För fördjupade beskrivningar inom planområdet för sociala aspekter se bilaga *Västlänken för staden, Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys*.



Bilden visar ett utdrag ur stadsmiljöanalys för Haga, som redovisar kvaliteter i stadsmiljön. Utvecklingen utanför planområdet hanteras i kommande strategiska arbeten. Rapporten i sin helhet finns som underlagsmaterial till detaljplanearbetet: "Stadslivsanalys för Västlänken, För tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna", daterad 2014-02-21.

## Trafik och parkering, tillgänglighet och service

Trafiksystemet inom planområdet rymmer ett stort antal trafikanter och många olika trafikslag. Hagaområdet trafikeras en vanlig vardag av cirka 110 000 resenärer fördelade enligt följande:

- bil - cirka 35 500 resenärer i cirka 29 500 fordon
- kollektivtrafik - cirka 64 000 resenärer i cirka 1 100 spårvagnar och bussar
- gångtrafikanter eller cyklister - cirka 10 000 resenärer

Ovanstående innebär att Hagaområdet passeras av storleksordning cirka 30 miljoner resenärer under ett år som start- eller målpunkt, via genomresor eller som bytespunkt inom bil-, kollektiv-, cykel- eller gångtrafik.

### **Gång- och cykeltrafik**

Nya Allén och Vasagatan är två av de viktigaste cykelstråken i centrala staden i öst-västlig riktning. I nord-sydlig riktning utgör Sprängkullsgatan och Rosenlundsbron de mest frekventerade cykelstråken. Längs dessa stråk rör sig många av cykelpendlarna och stråken ingår i Göteborgs Stads huvudcykelnät. Generellt bedöms standarden på cykelbanorna inom planområdet som otillräcklig för att klara dagens behov. Särskilt i Allékorsningen uppstår svårigheter genom konflikter mellan korsande cyklister samt köbildning.

Kungsparken och Vasagatan är två mycket viktiga promenadstråk liksom Sprängkullsgatan och flera av stråken som ansluter till Kungsparken. På Sprängkullsgatans båda sidor finns välanvända gångbanor. Från planområdet och söderut utgör Haga Kyrkogata ett gångstråk. Här finns en trottoar på gatans östra sida men separerad gångyta saknas på dess västra sida.

### **Kollektivtrafik**

Inom planområdet finns två hållplatser för spårvagnstrafik, Hagakyrkan, som är belägen strax norr om Parkgatan i Kungsparken samt Handelshögskolan på Haga Kyrkogata. Det finns även en busshållplats, Pilgatan, belägen på Sprängkullsgatan. Av dessa är Hagakyrkan den mest trafikerade hållplatsen. Enligt Västtrafiks undersökning som genomfördes 2006-2007, stiger det här av respektive på 7 700 resenärer.

### **Biltrafik**

Området nås med bil från alla väderstreck via Södra Allégatan, Norra Allégatan, Parkgatan, Sprängkullsgatan, Vasagatan och Rosenlundsbron. Haga Kyrkogata öster om Haga Kyrkoplan är en lokalgata med delvis enkelriktad trafik.

Nya Allén, Sprängkullsgatan och Parkgatan ingår i Göteborgs Stads huvudvägnät för biltrafik och utgör viktiga tvärförbindelser mellan Göteborgs västra och östra stadsdelar. Årsmedelvardagsdygnstrafiken uppmättes 2011 på Sprängkullsgatan till 12 900 bilar och på Nya Allén/Parkgatan till 22 800-23 500 bilar.

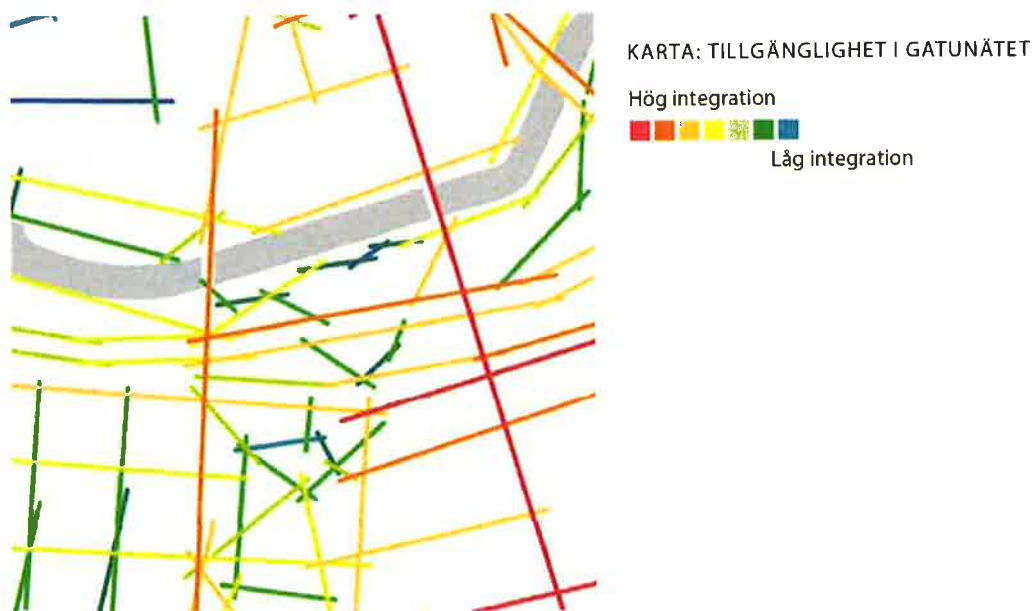
### **Tillgänglighet och trafiksäkerhet**

Generellt är tillgängligheten längs gatorna inom planområdet god med upprustade gång- och cykelytor. Den stora mängden trafik och komplexa trafikmiljöer, särskilt i områdets norra del, utgör dock en tydlig barriär som försvårar framkomlighet för gående och cyklister. Kungsparken är idag avskärmad på grund av trafiken utmed Allégatorna och hållplatsen Hagakyrkan är svårtillgänglig på grund av befintligt staket. Att gång- och cykelbanor längs vissa sträckor är underdimensionerade bidrar till en bristande framkomlighet för oskyddade trafikanter. Höjdskillnader kring Hagakyrkan och till Kungsparken innebär en sämre tillgänglighet vid dessa platser.

I planområdets södra delar är biltrafiken mindre dominerande och oskyddade trafikanters framkomlighet bättre. På Vasagatan har biltrafiken en underordnad roll och fotgängare och cyklister har stora utrymmen att röra sig på.

Inom planområdet finns flertalet komplexa trafikmiljöer med ett stort antal konfliktpunkter mellan olika trafikslag och trafikanter. För gående innebär även den faktiska mängden trafik ett trafiksäkerhetsproblem.

Enligt STRADA, som är ett nationellt system för rapportering av trafikolyckor, har det under perioden 2001-2010 framför allt inträffat trafikolyckor i korsningen Sprängkullsgatan-Allégatorna, vid övergångsstället mellan Haga Nygata och Haga Kyrkplan samt i korsningen Vasagatan-Viktoriagatan.



Bilden visar tillgänglighet i gatunätet och mäts av en så kallad rumsintegrationsanalys där varje linje representerar en siktlinje längs gatunätet och där tillgängligheten mäts i hur många linjer som nås inom sex riktningsförändringar från varje linje. Bilden kommer från Stadslivsanalys för Västlänken, För tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna, daterad 2014-02-21.

### Parkering

Längs Haga Kyrkogata och på platsen framför Smyrnakyrkan finns i dagsläget drygt 60 bilplatser för boende och besökare. Pusterviksplatsen är en stor parkeringsplats med många bilplatser längs hela kajkanten bort mot Järntorget. Parkeringsmöjlighet finns även i mindre utsträckning längs Vasagatan samt framför Samhällsvetenskapliga biblioteket. Handelshögskolan har viss verksamhetsanknuten parkering i sin fastighet.

Cykelparkering finns främst vid Handelshögskolan utmed Vasagatan.

### Service

Planområdet är beläget i centrala Göteborg med offentlig och kommersiell service i nära anslutning.

### Teknisk försörjning

Ett stort antal ledningar för stadens infrastruktur passerar planområdet och kommer i konflikt med detaljplanens genomförande. De ledningsslag som påverkas omfattar i stort sett allt som kan finnas under en centralt placerad gata i staden, exempelvis el, vatten, dagvatten, opto, fjärrvärme/kyla och spillvatten. Dessa ledningar behöver i olika omfattning läggas om för att möjliggöra en lösning med tågtrafik i tunnel genom planområdet.

## Dagvatten

Området avvattnas i nuläget till största delen genom separata dagvattenledningar ut till Rosenlundskanalen och recipienten Göta älv, vid Masthugget. Markytan inom planområdet sluttar i riktning från söder till norr, från nivåer kring +17 meter i korsningen Lilla Bergsgatan - Haga Kyrkogata till +1,5 meter vid Vallgraven. Längs Sprängkullsgatan finns i nuläget en ytlig vattenväg som mynnar vid den planerade station Haga innan den når recipienten Rosenlundskanalen. Mellan Nya Allén och Parkgatan finns ett instängt område.

## Störningar och risker

### Luftmiljö

Miljöförvaltningen har tagit fram en nulägesbeskrivning av luftkvaliteten i Göteborg inför byggandet av Västlänken. Nulägesbeskrivningen visar att årshalterna av kvävedioxid överskrider normerna enbart i närheten av större trafikleder, medan extremvärdena (dygn och timme) överskrider normer över större ytor i centrala Göteborg. För mer information om luftkvalitetens nuläge se i rapporten *Nulägesbeskrivning (år 2011) av luftkvaliteten i Göteborgsområdet inför byggande av Västlänken*.

Enligt beräkningarna överskrids dygnsnormen för PM10 enbart i mycket nära eller på större trafikleder. Enligt mätningar överskrids inte års- eller dygnsnormen av PM10 på någon mätplats. Nedre utvärderingströskeln för PM10 överskrids i stora delar av centrala Göteborg. För mer information om beräkningarna se i rapporten *Beräkningar av halterna PM90 och NO2 i närheten av Västlänkens stationslägen under drifttid*.

### Buller

Inom planområdet är det i dagsläget höga bullernivåer från vägtrafik och stora delar av området har nivåer över 65 dBA. Endast begränsade delar av Hagaparken ligger under 55 dBA. När det gäller buller från spårvagnstrafiken ligger större delen av området under 50 dBA, det är bara längs Södra Allégatan som nivåerna ligger högre. För mer information om buller se i rapporten *Trafikbullerutredning – Västlänken/Station Haga*.

### Stomljud och vibrationer

För stomljud gäller projektspecifika riktvärden, framtagna i samråd med Naturvårdsverket, länsstyrelsen och Göteborgs miljöförvaltning. Samtliga värden avser maximala ljudnivåer [slow].

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

Kraven relateras även till *Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus FoHMFS 2014:13*, avseende ekvivalenta ljudtrycksnivåer beskrivna i tertsband i nämnda författningssamling.

### **Elektromagnetiska fält**

I underlaget *Miljömedicinsk bedömning av hälsoeffekter av Västlänken i Göteborg* anges att elektromagnetiska fält finns naturligt i vår omgivning i form av ljus, värme och ultraviolett strålning

För järnvägstrafik genereras mycket låga frekvenser.

Den miljömedicinska bedömningen sammanfattar att tågtrafiken i den planerade tunneln under Göteborg inte kommer att ge upphov till några extra sjukdomsfall på grund av det elektromagnetiska fältet. Inte heller under byggskedet genereras magnetfält av sådan styrka att det kan ge upphov till extra sjukdomsfall. För mer information se även järnvägsplanens MKB.

### **Översvämningsrisk**

Inom planområdet varierar marknivåerna mellan + 1,4 och strax under +17. De lägsta nivåerna finns vid Pustervik mot Rosenlundskanalen, längs kanalens södra sida och de högsta finns vid Handelshögskolan. Inom området finns lågpunkter som behöver beaktas, se *Skyfallsutredning*.

Byggnader och samhällsviktiga anläggningar i området, det vill säga funktioner som garanterar stadens tekniska försörjning, ska förläggas på nivåer enligt gällande översiktsplan, det vill säga +2,8 m respektive +3,8 enligt nuvarande höjdsystem RH 2000. Inom planområdet uppnås idag riktlinjen för nivåer +2,8 med undantag för mindre delar längs Rosenlundskanalens södra sida.

För att förhindra översvämningar från framtida klimatförändringar med höjd havsvattennivå och vid extremväder, finns i järnvägsplanen, bilaga 1 till plankartan, fastställda skyddsnivåer för tunnelmynningar, stationer, servicetunnlar, räddningstunnlar, ventilationsanläggningar, tråg och andra öppningar. Om inte angivna skyddsnivåer uppnås genom projekterad marknivå för öppningar till Västlänken, ska särskilt skydd integreras i anläggningen.

## Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen innebär att uppgångar och tekniska anläggningar tillhörande Västlänkens station Haga samt offentliga rum i anslutning till dessa får anläggas.

Planen möjliggör även utbyggnad av nya verksamhetsytor för Handelshögskolan. Byggnationen innebär rivning av en del av kvarteret – det låga tegelhuset i korsningen Haga Kyrkogata - Vasagatan. I den nya byggnaden avses station Hagas södra uppgång, samt vissa tekniska anläggningar integreras. Kvarterets tidstypiska höghus får skydds- och varsamhetsbestämmelser. En transformatorstation från den delen av kvarteret som påverkas av nybyggnation flyttas samtidigt till sydöstra hörnet av samma fastighet.

I norra delen av planområdet möjliggör detaljplanen att uppgångar och tekniska anläggningar för Västlänkens station Haga får uppföras på Pusterviksplatsen samt i Kungsparken mellan Nya Allén och Parkgatan. Planen möjliggör även en trappa utan väderskydd ned till cykelgaraget på stationens mellanplan.

Större delen av planområdet ovan mark omfattar delar av Kungsparken och Haga Kyrkoplan, där vikten ligger på bevarandet av parkerna och de två solitärbyggnader som ligger inom Haga Kyrkoplan – Hagakyrkan och Samhällsvetenskapliga biblioteket. Parkerna, byggnaderna och även Rosenlundsbron får skydds- och varsamhetsbestämmelser.

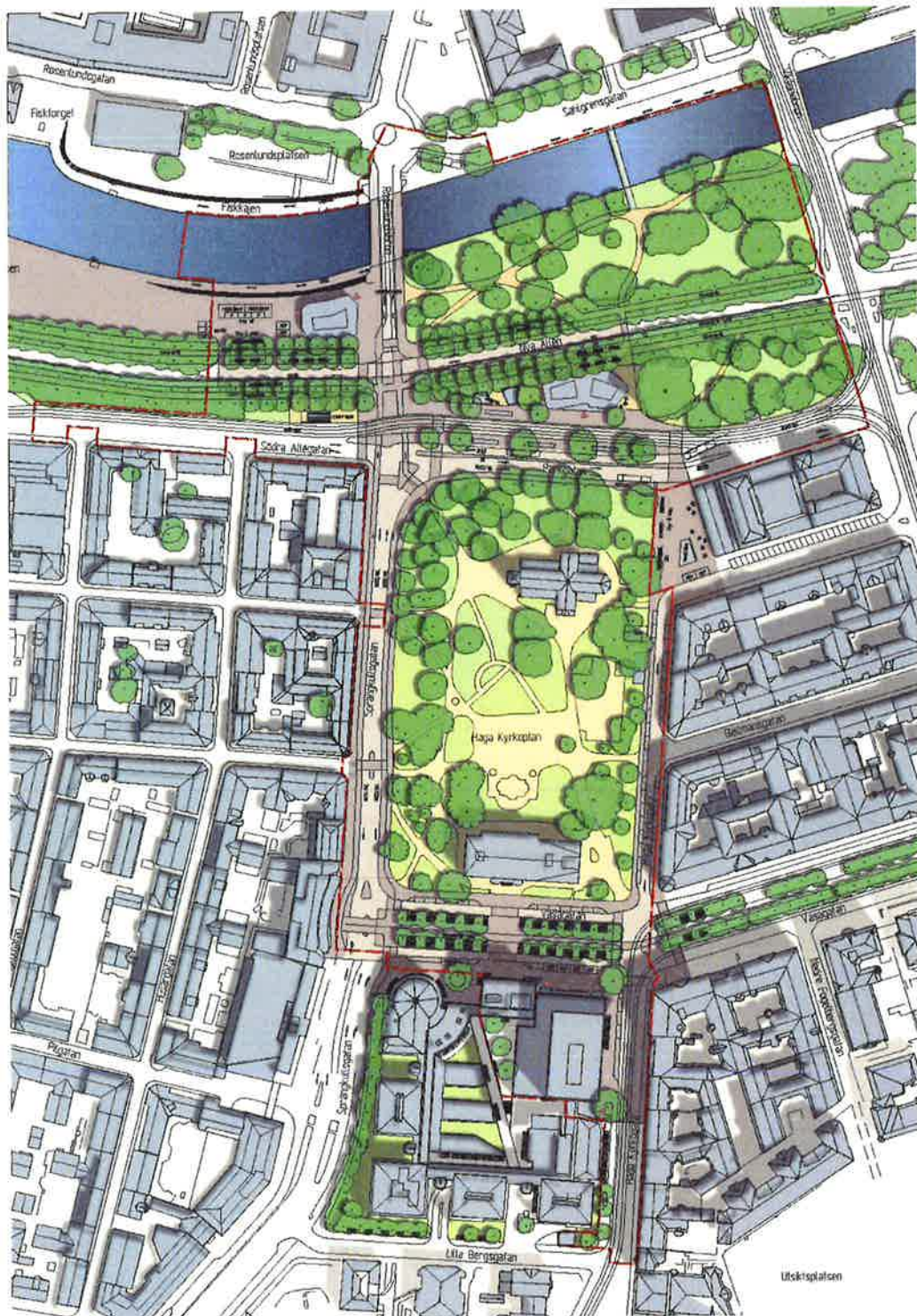
Gatorna inom planområdet behåller huvudsakligen sin nuvarande markanvändning och nuvarande bredder. Parkgatan och Södra Allégatan breddas något åt norr för att säkerställa god framkomlighet för kollektivtrafik samt utbyggnad av kollektivtrafikhållplatsen intill uppgången i Kungsparken.

Eftersom hela planområdet omfattas av riksintresset för kulturmiljövård införs utformningsbestämmelser som syftar till att förändringarna i stadsmiljön och de nya tilläggen ska utformas med höga gestaltningsambitioner och stor hänsyn till kulturmiljöns särart och dess historiska berättarinnehåll.

Denna detaljplan tar över bestämmelser från *Ändring av detaljplan för järnvägstunneln Västlänken* (ÄDP). Huvudsakligen är det användningsbestämmelsen järnvägstrafik som övertas. Läs mer i följande avsnitt samt under *Planens syfte och förutsättningar/Pågående projekt i området/Detaljplanering för Västlänken*.

Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med Trafikverket, Akademiska Hus och Västtrafik. Göteborgs stad är huvudman för allmän plats och ansvarar för framtida drift och underhåll. För utbyggnad av allmän plats ansvarar dels Trafikverket och dels Göteborgs Stad. Trafikverket ansvarar för utbyggnad av kvartersmark med undantag för fastigheten Haga 22:1 där fastighetsägaren Akademiska Hus ansvarar för utbyggnad. Även ny föreslagen stationsbyggnad i Kungsparken norr om buss- och spårvagnshållplatsen är ett undantag, då kvartersmarken föreslås överlåtas till Västtrafik som ansvarar för utbyggnad.





Illustrationen visar på möjlig utbyggnad enligt detaljplaneförslaget med stationsbyggnader för Västlänken samt Handelshögskolan. Förslaget visar på en förändrad trafiklösning inte minst i korsningen mellan Sprängkullsgatan och allégatorna. Planområdesgräns är markerad med röd linje.

### Järnvägsanläggning

Station Haga planeras som en tvåspårsstation förberedd för utbyggnad till en fyrspårsstation. Under Nya Allén, kommer Västlänken att byggas i öppet schakt. Stationen kommer här att ligga så djupt att det blir möjligt att anlägga två mellanplan ovanpå tunneltaket. Norr om Hagakyrkan övergår stationen från att ligga i en

betongkonstruktion i ett djupt jordschakt till att ligga i berg. Plattformarna kommer att ligga cirka 23-32 meter under Parkgatan - Nya Allén respektive Vasagatan.



Bilden visar en sprängskiss genom stationen i Haga. (Järnvägsplan Västlänken, fastställelsehandling 2015-09-01). Bild framtagen av WSP.

Uppgångarna från stationen är placerade i de norra och södra plattformsäändarna.

På mellanplanet i norr går det att välja mellan uppgången på Pusterviksplatsen för närheten till stadskärnan och uppgången i Kungsparken för att fortsätta sin resa med spårvagn och buss. Utöver dess två uppgångar leder en trappa norr om Södra Allégatan till ett cykelgarage på ett övre mellanplan. Trappan utformas som en öppen flack trappa med ramp för att kunna leda ner cykeln.

I söder finns rulltrappor och hissar som, via ett mellanplan, leder upp till en uppgång integrerad i en nybyggd del av Handelshögskolan i hörnet mot Vasagatan och Haga Kyrkogata.

Tekniska anläggningar för järnvägsanläggningen, så som ventilation, integreras inom denna detaljplan i byggnader som rymmer uppgångarna, förutom ventilation för brandgaser som förläggs på torget framför Smyrnakyrkan.

För mer detaljerade beskrivningar av stationens utformning under mark läs mer i *järnvägsplaner Olskroken planskildhet och Västlänken, Gestaltningsprogram, Trafikverket 2015-09-01* samt i *järnvägsplan Västlänken, planbeskrivning 1 december 2014, Trafikverket, Fastställelsehandling 2015-09-01, Rev. 2015-08-19*.

Denna detaljplan tar över bestämmelser från *Ändring av detaljplan för järnvägstunnel (ÄDP)*. Huvudsakligen är det användningsbestämmelsen järnvägstrafik (T<sub>1</sub>) som övertas. Planen anger även högsta nivå i meter för järnvägstrafik i förhållande till stadens nollplan.

I ändamålet järnvägstrafik ingår förutom spår och trafik med järnväg alla de byggnader och anläggningar som kan behövas, exempelvis stationer, magasin, verkstäder och lastanordningar.

Denna detaljplan preciserar lägen för uppgångar samt ger byggrätt och ställer krav på utformning av stationsbyggnader och medger att vissa tekniska anläggningar integreras i byggnader. Funktionerna som anges i järnvägsplanen kvarstår.



Bilden visar stationens utbredning under mark med vit streckad linje i enlighet med järnvägsplanen.

## Utformning och gestaltning

Eftersom hela planområdet omfattas av riksintresset för kulturmiljövård, har den värdefulla kulturmiljön varit en utgångspunkt och ledstjärna i arbetet med planförslaget. 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. Eftersom beaktande av kulturmiljövärdena i utformningen av planförslaget går hand i hand med bevarande av utpekade miljöer och byggnader, beskrivs detta under gemensam rubrik *Beaktande av kulturhistoriska värden och bevarande*. 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.

*Gestaltningssystem, detaljplan för Västlänken, station Haga tar avstamp i planområdets historia och kulturmiljö genom en vision och ett övergripande gestaltningssystem att väva ihop kulturhistoria med nutid. En helhetsbild av ambitionen för gestaltning fås genom läsning av gestaltningssystemet.*

I bygglovsansökan och vid eventuell arkitektävling ska det beskrivas på vilket sätt förslaget uppfyller gestaltningssystemen i planbeskrivningen samt förslagets förhållande till gestaltningssystemet. Gestaltningssystemen och gestaltningssystemet ska följas och särskilt bevakas vid upphandling av utformning, projektering och utförande samt vid val av material.

Konst, såväl integrerad i platsens och byggnadsverkens utformning, som självständiga konstverk, ska ha utgångspunkt i miljöns historiska och arkitektoniska sammanhang och dess berättar innehåll.

En beskrivning av utformning och gestaltning av planförslagets olika delområden följer enligt indelningen nedan.



*Indelning av planområdet i olika delområden.*

## 1. Del av Pusterviksplatsen, Rosenlundskanalen, Rosenlundsbron och norra brofästet

Rosenlundskanalen var en av Göteborgs viktigaste hamnar under 1800-talet och var tidigt fiskförsäljarnas hemvist. Kanalens kajanläggning med trappor, stensättning, kättingar och gamla belysningsstolpar ger tillsammans med Feskekörka och gamla läroverket området en stark prägel av 1800-tal. Rosenlundskanalen har ett stort upplevelsevärde genom att föra in vatten i stadsmiljön. Närvaron av vatten stärker Göteborgs karaktär av hamnstad.

På Pusterviksplatsen strax sydväst om Rosenlundsbron föreslås en av station Hagas norra uppgångar. Stationsuppgången är viktig för resenärer som har sitt mål i stadskärnan dit det är enkelt att ta sig över Rosenlundsbron. Härifrån är det också gångavstånd till Järntorget och de nya utvecklingsområdena västerut. Väster om uppgången planeras en plats där angöring för färdtjänst, lämning och hämtning samt parkering för funktionshindrade samt ett fåtal platser för korttidsparkering och taxi. Ytan ska också innehålla parkeringsplatser för Räddningstjänstens servicefordon. För att nå denna parkering behövs infart genom allén, varför alléträden behöver återplanteras med förslagsvis ett större avstånd mellan de berörda trädparen. Cykelparkering kan anordnas i marknivå vid uppgången.



*Idéskiss visar vy mot stationsbyggnaden på Pusterviksplatsen. Bild framtagen av Trafikverket genom Abako arkitektkontor AB.*

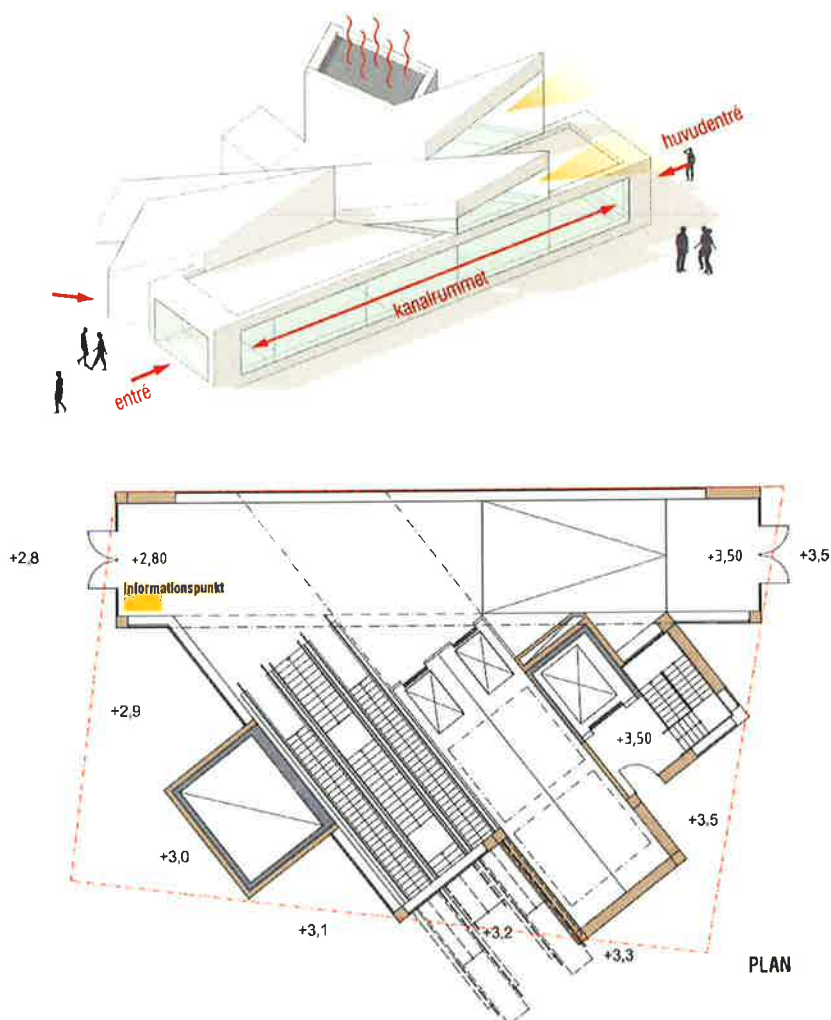
I Norra Allégatan föreslås att de befintliga trafikytorna omdisponeras. Det ger plats åt dubbelriktade snabbcykelbanor på bekostnad av ett gräsfält närmast den södra trädgården. Gång- och cykelbanor föreslås på båda sidor av Norra Allégatan.

Del av gatan mellan korsningen med Nya Allén och Rosenlundsbron höjs något mot dagens nivå. Närmast bron är nivån +3,2 meter och +3,6 närmast korsningen. Längs med kajen sluttar ytan gradvis från nivån vid bron till en nivå väster om byggrätten på +2,7 meter. Närmast kanalen ligger kajen på dagens nivå som är ungefär +1,6 meter. Mellanskillnaden kan exempelvis överbryggas med en längsgående trappa. Lägsta nivå på färdigt golv i byggnaden ska vara +2,8 meter. Golvnivåerna i byggnaden kan med fördel följa omgivande marknivåer, under förutsättning att en god tillgänglighet

kan åstadkommas. Den delen som inrymmer insatsväg för Räddningstjänsten behöver vara på + 3,5 meter.

Rosenlundsbron kommer, efter att Västlänken är byggd, att återuppföras på sin nuvarande plats och med bevarad karaktär och utseende. Bron avses inte breddas, men nuvarande breda körfält för bilar föreslås omfördelas till gagn för gående. En möjlig utformning är som cykelfartsgata fram till korsningen med Nya Allén och Norra Allégatan, för att öka framkomligheten och tillgängligheten för gående och cyklister, läs mer under rubriken *Trafik och parkering*. Bron, brofästen och delar av kajen får skyddsbestämmelse q<sub>3</sub> (de särskilt skyddsvärda aspekterna anges under rubriken *Beaktande av kulturhistoriska värden och bevarande*). Återuppförande regleras i genomförandeavtalet för ÄDP järnvägstunnel. Området norr om bron och del av kanalen väster om bron ingår även av plantekniska skäl. Gatuutrymmet på den norra sidan om Rosenlundskanalen ska utformas så att det harmonierar med bron.

De kulturmiljövärden som behöver beaktas i utformning och gestaltning av delområdet beskrivs under rubriken *Beaktande av kulturhistoriska värden och bevarande*.



*Idéskiss visar en volymstudie samt möjlig utformning och disposition av stationsbyggnaden på Pusterviksplatsen. Bild framtagen av Trafikverket genom White Arkitekter.*

Stationsbyggnaden regleras i planen som T<sub>1</sub>CP<sub>1</sub>E på plankartan. Byggnaden får uppföras med en högsta nivå av +9 meter i nockhöjd över nollplanet, där en del om högst 20 % tillåts vara upp till +12 meter. Högst en byggnad om 450 kvadratmeter får uppföras. Större delen av ytan behövs för trappor och hissar, kommunikationsytor samt väntytor för resenärer, ytor som även syftar till att säkerställa utrymningen från stationen. Dessutom rymmer byggnaden tryckutjämningschakt, nödvändiga tekniska utrymmen och insatsväg för Räddningstjänsten. Alla dessa funktioner samlas i en och samma byggnad istället för att byggas fristående, vilket syftar till att minimera påverkan på siktlinjerna mot Rosenlundskanalen. En kajpromenad och vistelseyta vid kanalen i två nivåer säkerställs norr om byggrätten. I söder avgränsas byggrätten av allén. Byggnaden ska utformas så att alléträden får möjlighet att återplanteras och utvecklas.

### Gestaltungsprinciper

Gestaltningen av platsen och byggnaden ska ta sin utgångspunkt i delområdets historiska identitet där Rosenlundskanalen och Rosenlundsbron har stor betydelse. Rosenlundskanals kajer och Feskekörkan berättar om tiden då segelbåtar gick in till staden för att lossa sin last. Kanalen ger också området en upplevelse av vatten i stadsmiljön och stärker Göteborgs karaktär av hamnstad. Rosenlundsbron ger området en stark prägel av 1800-tal och innovativ ingenjörskonst.

Pusterviksplatsens karaktär ska anknyta till platsens historia som last- och fiskekaj. Gestaltningen ska ta sin utgångspunkt i kajerna med sina stenarbeten, kättingar och gamla belysningsstolpar. Ursprungliga karaktäristiska element, ytskikt och detaljer ska återanvändas så långt det är tekniskt möjligt. Platsens utformning ska väva ihop Alléns trädstruktur, kajstråkets materialitet och stärka sambandet med kanalens vattenyta och stadsrum.

De befintliga inslagen i miljön ska utgöra jämförelsegrund även vid gestaltning av byggnaden. Utformning av byggnaden ska också ta hänsyn till viktiga siktlinjer mellan Rosenlund, Haga Kyrkoplan/Hagakyrkan och Haga. Alléträd ska kunna återplanteras eller nyplanteras längs byggnadens södra fasad. Plantering av träden, och möjlighet för träden att utvecklas, ska ges företräde vid utformning av byggnaden.

*Byggnaden ska genom sin formgivning, materialval och färg ta särskild hänsyn till omgivande kulturmiljö (f<sub>1</sub>), vilket utöver förhållningssätt som beskrivs ovan även innebär följande:*

- Byggnaden ska utgöra en i huvudsak samlad volym.
- Byggnaden ska i sin helhet ges en högkvalitativ arkitektonisk gestaltning.
- Byggnaden och dess detaljer ska utföras med särskilt stor omsorg med avseende på utseende och utförande.
- Robusta, gedigna material som anknyter till platsens karaktär ska användas.
- Färgskalan ska harmoniera med omgivande bebyggelsemiljö.

Se vidare *Gestaltungsprogram, detaljplan för Västlänken, station Haga*.

## 2. Del av Kungsparken och Rosenlundskanalen

Kungsparken anlades i mitten av 1800-talet med den engelska parken som förebild och för trädplanteringarna valdes gärna exotiska eller hortikulturella trädslag med t.ex. avvikande kronform, bladform eller bladfärg. Rosenlundskanalen var en av Göteborgs viktigaste hamnar under 1800-talet och var tidigt fiskförsäljarnas hemvist. Rosenlundskanalen har ett stort upplevelsevärde genom att föra in vatten i stadsmiljön. På södra sidan av kanalen sluttar parkens mjuka gräsytor svagt ner mot vattnet.

Kungsparken är Göteborgs mest centrala stadspark och fyller som sådan inte bara en viktig funktion för människor utan för hela ekosystemet i staden. En del av Kungsparkens yta inom planområdet påverkas av projektet Västlänken. Träden i parken är bärare av kulturella och historiska värden och en återplantering är en förutsättning för projektets byggnation. Träd som påverkas ska i första hand skyddas på plats. Då detta inte är möjligt ska träden flyttas tillfälligt och återplanteras eller flyttas permanent. De träd som inte går att flytta kommer att tas ner och nya så stora träd som möjligt planteras i syftet att återskapas parkens karaktär och kopplingar. Hanteringsplan för träd, fördjupning vid Västlänkens station Haga, Sweco, 2018-08-30, beskriver detta ingående.

Den befintliga gångvägen längs Rosenlundskanalens södra sida föreslås kopplas till ett nytt gångstråk genom Kungsparken som en förlängning av Haga Kyrkogata och Arkitektgatan med en ny gångbro över kanalen. Den nya gångbron är viktig för att komplettera dels Rosenlundsbron, som är av begränsad kapacitet, och dels Viktoriabron, som inte är prioriterad för gående. En ny gångbro ökar tillgängligheten för gående från planområdet till närliggande målpunkter och skapar ett naturligt stråk mellan station Haga och stadskärnan. Vidare är bron och gångstråket viktiga för att tillgängliggöra Kungsparken och binda samman norra och södra kajen längs Rosenlundskanalen.

Gångbron avses att byggas utan pelarstöd i vattnet, men kräver då en grundläggning i parkmiljön och troligtvis en förstärkning av kajen. Inga träd behöver fällas för anläggandet av bron och gångstig genom parken anpassas efter parkens förutsättningar.

I Nya Allén föreslås att de befintliga trafikytorna omdisponeras. Det ger plats åt dubbelriktade snabbcykelbanor på bekostnad av ett körfält för bil. Gång- och cykelbanor föreslås på båda sidor av Nya Allén.

Området regleras i detaljplan i huvudsak som PARK. Den kulturhistoriskt värdefulla parkmiljön skyddas genom bestämmelsen q<sub>2</sub> och utpekade träd genom n-bestämmelse. Bestämmelsen allé<sub>1</sub> säkerställer bevarandet av den värdefulla allén. Gångstråk inom PARK ska huvudsakligen användas av de gående men får även användas av cyklister på gåendes villkor.

Gatumarken regleras som HUVUDGATA i delar med tillägget (T<sub>1</sub>), vilken innebär att järnvägsanläggning får uppföras under gatumark. Vattenområdet regleras genom W och W1 med tillägg bro, för att visa på möjligt läge för en ny gångbro. Bestämmelsen bro säkerställer att en gångbro om max 5,5 meter i bredd får byggas, att den möjliggör passering av turistbåtar och att utformningen av bron ansluter till kulturmiljön.



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.

### Gestaltungsprinciper

Utmed detta avsnitt av vallgraven utgör kanalrummets utpräglade 1800-talsinnehåll den mest avgörande bedömningsgrunden vid utvärderingen av en ny gångbro. Bron ska utformas och lokaliseras både utifrån denna kulturhistoriska bedömningsgrund och utifrån att vattnet ska upplevas i området.

Den nya gångbron ska formges hänsynfullt och i sin utformning förhålla sig till kanalrummets väl integrerade historiska miljö samt till den obrutna vattenspegeln. Bron ska anpassa sig till kanalrummets visuella sammanhang. Dels till Rosenlundsbrons och Viktoriabrons karaktäristiska gallerverk, dels till kanalrummets södra och norra sida som återspeglar olika historiska funktioner.

Eventuella fornlämningar ska beaktas i bedömningen av en mer precis placering av den nya bron med avseende på fysisk påverkan i samband med schaktningsarbeten för brofästen och eventuella avbärningar i kanalen.

*I placering, utformning och gestaltning av den nya gångbron ska särskild hänsyn tas till kulturmiljön (bestämmelse bro) vilket utöver förhållningssätt som beskrivs ovan även innebär följande:*

- Bron ska i placering och utformning ta hänsyn till trappan på den norra kanalkanten.
- Bron ska utformas och lokaliseras med hänsyn till den engelska parkens förutsättningar och de befintliga trädens placering.
- Arkitektonisk gestaltning av bron och dess detaljer ska utföras med stor omsorg.
- Färgskalan ska harmoniera med omgivande bebyggelsemiljö.

Stråket till den nya gångbron ska vara en naturlig del av rörelsen genom den engelska parken. Det ska samspela med parkens böljande former och med de befintliga stråken i utformning och bredd.

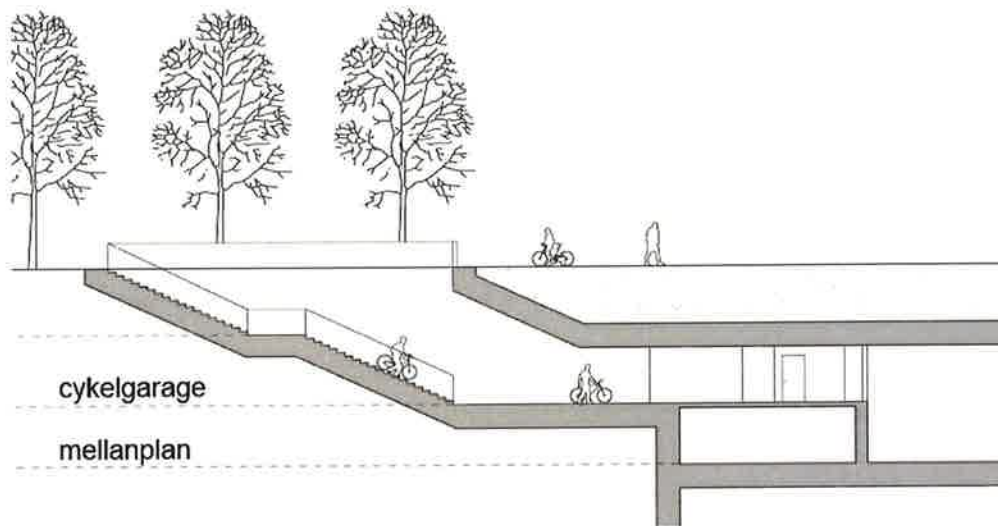
Vid upprustning och underhåll inom parken ska den engelska romantiska landskapsparken vara tongivande. Material som harmonierar och kan bidra till att stärka parkens karaktär ska väljas, det avser både beläggning, armaturer och utrustning.

### **3. Området kring Södra Allégatan**

Området kring Södra Allégatan karaktäriseras av en bred boulevard med fyra trädrader som markerar kommunikationsstråkets stora betydelse sedan tidigt 1800-tal. Det gröna bältet ger tillsammans med Vallgraven och Rosenlundskanalen en mycket tydlig och lätt uppfattbar gräns mellan den gamla befästa staden innanför vallgraven och Göteborgs första förstad, Haga. I korsningen mellan Södra Allégatan och Sprängkullsgatan finns en hörnbyggnad försedd med burspråk och torn som skapar en karaktäristisk entré mot Haga.

I anslutning till cykelstråket i allén föreslås en trappa, (P<sub>1</sub>T<sub>1</sub>C) på plankartan, från ett cykelgarage placerat på stationens övre mellanplan. Cykelgaraget med cirka 400 platser bidrar till att underlätta för resenärer hela vägen med en direktkoppling mellan cykelbanan, garaget och stationen. Garaget minskar dessutom påverkan på kulturmiljön eftersom cykelparkering kopplad till stationen huvudsakligen sker under mark och inte i den känsliga parkmiljön. Trappan om max 100 kvadratmeter får uppföras utan väderskydd. Trappan bör ha en bekväm lutning, så att det blir lätt att leda ner/upp cykeln i ramp/rännor. Trädallén kommer efter byggtid att återplanteras, n<sub>1</sub> och allé<sub>1</sub> på plankartan, och dess regelbundna rytm vara opåverkad av infarten till cykelgaraget.

I Norra Allégatan föreslås att de befintliga trafikytorna omdisponeras. Det ger plats åt dubbelriktade snabbcykelbanor på bekostnad av ett gräsfält närmast den södra trädraden. Gång- och cykelbanor föreslås på båda sidor av Norra Allégatan.



*Principsektion på trappa ner till cykelgarage.*

Delar av Södra Allégatan tas med i planen för att möjliggöra en breddning av gatan mot parken i syfte att separera bil- och spårvagnskörfält genom att de befintliga spårvagnsspåren flyttas drygt 2 meter norrut. Gatan regleras till HUVUDGATA på plankartan.

### Gestaltungsprinciper

Trappa ner till cykelgaraget byggs utan väderskydd för att minimera påverkan på den kringliggande kulturmiljön som alléns tydliga riktning, den fondverkan som bebyggelsen i Haga utgör och särskilt fältvallen, en lågt sluttande jordvall framför vallgraven som platsen en gång utgjorde. Det förutsätts att trappan inte ska försvåra för återplantering eller nyplantering av alléträd. Platsen i sin helhet ska vara tillgänglig och lättorienterad, med tydliggjorda rörelsemönster och målpunkter. Då det inte kan uteslutas att fornlämningar påträffas i läget för cykeltrappan, ska möjligheten att synliggöra och integrera fornlämningen i utformning och gestaltning av anläggningen prövas. Detta ska ske i en process där parterna, utifrån nya förutsättningar i den arkeologiska slutundersökningen, justerar anläggningens

utformning och gestaltning, i syfte att så långt det är möjligt tillgodogöra sig lämningsarnas utbredning och värde inom ramen för denna detaljplan och med hänsyn till cykeltrappans funktionalitet.

*I placering, utformning och gestaltning av cykeltrappan ska särskild hänsyn tas till kulturmiljön (bestämmelse v<sub>2</sub>) vilket utöver förhållningssätt som beskrivs ovan även innebär följande:*

- Utformningen av trappan och räcken ska anpassas till kulturmiljösammanhang samt ges ett återhållet arkitektoniskt uttryck.
- Trappan och dess detaljer ska utföras med särskilt stor omsorg med avseende på utseende och utförande.
- Robusta, gedigna material som anknyter till platsens karaktär ska användas.
- Färgskalan ska harmoniera med omgivande bebyggelsemiljö.

Se vidare *Gestaltningssprogram, detaljplan för Västlänken, station Haga*.

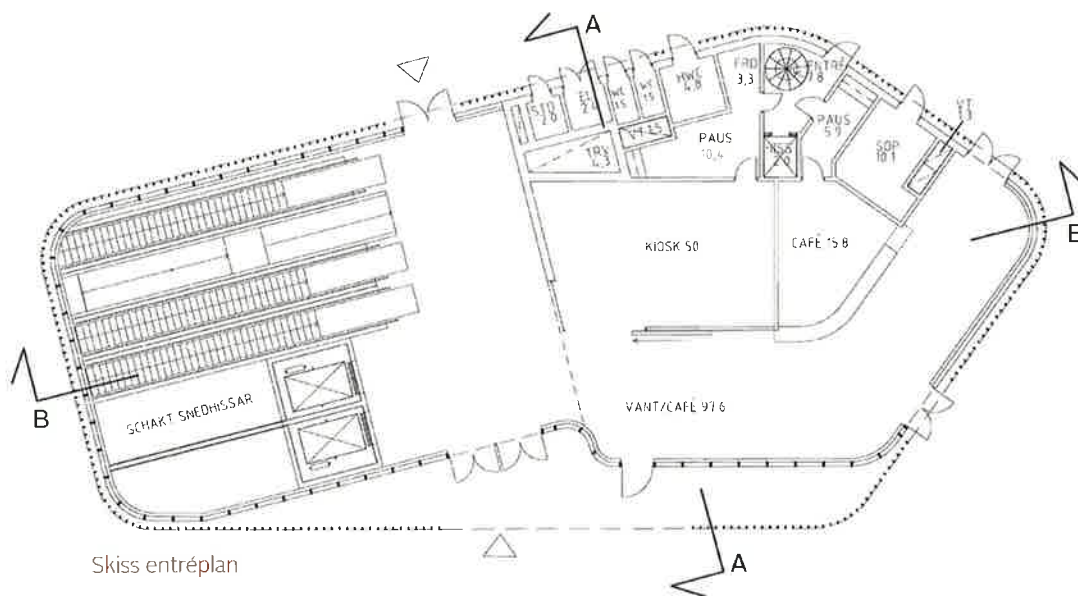
#### **4. Bytespunkt Hagakyrkan**

Nya Allén utgör allt sedan 1800-talets början ett viktigt stråk för både gående och åkande mellan den centrala stadens nordöstra och sydvästra delar. Denna funktion är idag väl så viktig som när stråket anlades. Kungsparken anlades i mitten av 1800-talet med den engelska parken. Vid Haga Kyrkoplan går Kungsparkens grönska in i stadsstrukturen och skapar en unik grön koppling.

Stationsbyggnaden norr om nuvarande spårvagnshållplats Hagakyrkan, kommer att vara huvuduppgången till Västlänkens station Haga. I och med denna uppgång skapas en attraktiv bytespunkt för kollektivtrafik med tåg, buss och spårvagn, där resenären erbjuds bra väntytter och utökad bemannad service för bekvämlighet och trygghet. Byten ska kunna ske enkelt och smidigt och därmed ge goda förutsättningar för resande hela vägen till målpunkt. Cykelparkering för resenärer kommer att anordnas i marknivå i närheten av uppgången, men huvuddelen av cykelparkeringen kommer att finnas i garage under mark.

Uppgången regleras genom bestämmelser T<sub>1</sub>CP<sub>1</sub>, vilket innebär att järnvägsanläggning, centrumändamål och cykelparkering får anläggas. Största sammanlagda bruttoarean ovan mark är 495 kvm. Nockhöjden på byggnaden tillåts vara högst +10,5 meter över nollplanet. Endast en byggnad tillåts inom byggrätten. Genom att undvika att flera fristående volymer placeras i parken, minimeras påverkan på kulturmiljön. De kulturhistoriska element som skyddas i planen beskrivs under rubriken *Beaktande av kulturhistoriska värden och bevarande*.

Drygt hälften den tillåtna ytan ovan mark, ca 250 kvm, krävs för att inrymma trappor, hissar och tillhörande kommunikationsytter dimensionerade efter utrymningskrav. Utöver tillkommer en mindre yta för stationens och byggnadens tekniska anläggningar. Därtill rymmer byggnaden utökad resenärsservice i form av väntytter för resenärer, kiosk, café och toaletter samt minimala bakytter till dessa funktioner som personalutrymmen, varuintag och sophantering. För att minimera ytbehov ovan mark kommer tillhörande förråds, städ- och serviceutrymmen om totalt ca 120 kvm vara placerade i källarplan.



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

Byggnadens entréer för resenärer föreslås söderut mot hållplatsen, norrut mot Allén samt mot sydost i anslutning till det nya stråket i Haga Kyrkogatans förlängning. Nya platser för vistelse skapas huvudsakligen öster om byggnaden, medan hållplats och väntytter finns söder och väster om. Gångstråket mellan alléträden i anslutning till uppgången i Kungsparken kan komma att användas för varuleveranser till byggnaden med mindre fordon och även av cyklister på gåendes villkor. Övriga gångstråk inom PARK ska användas av de gående men får även användas av cyklister på gåendes villkor.

I anslutning till den nya stationsbyggnaden tillåts också lanterniner som släpper ner ljus till stationsanläggningens mellanplan. Dessa regleras genom utformningsbestämmelse lanternin på plankartan och får byggas till högst 30 % av ytan och till en huvudsaklig höjd om 0,5 meter över marknivå. Gestaltungsprinciperna nedan gäller även för utformning av lanterniner.

Den nya bytespunkten vid Haga Kyrkogata regleras som TORG, och kan rymma gång-, cykel- och kollektivtrafik, handel och publik verksamhet. Det innebär att funktioner som krävs för att få en fungerande bytespunkt över tid ryms inom bestämmelsen. De exakta utformningarna av exempelvis perronger, körbanor och väntytter kommer att fastställas först i projekteringshandlingarna. Nuvarande förslag till utformning av trafikytorna finns i bilaga Trafik-PM. Detaljplanen reglerar gestaltungsprinciper och riktlinjer för utformningen för att skapa en attraktiv och väl fungerande plats som i största möjliga mån tar hänsyn till kulturmiljön. I planen föreslås att nya träd planteras för att knyta samman Kungsparken med Haga Kyrkoplän, som ett led i att förtydliga och lyfta fram strukturen ifrån 1866-års plan.

I korsningen med Sprängkullsgatan föreslås att genomfartstrafik i nord-sydlig riktning tas bort, så att två trevägskorsningar ersätter dagens komplexa och kapacitetsbegränsade trafiksituation. Korsningen planeras som torgyta, med något förhöjd marknivå. Området markeras som TORG på plankartan, och föreslås utformas

som en plats för gående och cyklister med tydligt markerade cykelstråk. Marken höjs något i förhållande till nuvarande marknivåer.

I övrigt regleras Parkgatan som HUVUDGATA, till del med tillägg (T<sub>1</sub>CP<sub>1</sub>), vilket möjliggör att järnvägsanläggning och tillhörande stationsutrymmen anläggs under gata.

Ett flertal träd skyddas genom bestämmelsen n<sub>1</sub>. Den skyddsvärda boken skyddas genom bestämmelse n<sub>2</sub>.

### Gestaltungsprinciper

Efter att Västlänken har byggts och den utökade bytespunkten tagit form, kommer en betydligt öppnare plats att bildas mellan Haga Kyrkoplan och Kungsparken. Det medför i sin tur ett starkare visuellt samband med den omgivande bebyggelsen. Samspelet med kringliggande miljöer kommer att framhävas tydligt, och den nya stationsbyggnaden kommer att få ett stort visuellt influensområde. Delområdets historiska berättarinnehåll ska utgöra gestaltungsuppdragets referensram. Att använda sig av det historiska berättarinnehållet betyder att ta fasta på de historiska former och uttryck som finns företrädda i stadsrummet och att uppmärksamma de olika historiska berättelser som dessa representerar både som enskilda komponenter och i inbördes organisation.

Den engelska romantiska landskapsparken ska vara tongivande för karaktären på de nya offentliga platserna i Kungsparken. Målet är att hela platsen dels ska upplevas som en integrerad del av parken med avseende på form och motiv dels stärka sambandet mellan parken och Haga Kyrkoplan. Platsen i sin helhet och bytespunkten i synnerhet ska vara tillgänglig och lättorienterad, med tydliggjorda rörelsemönster och målpunkter.

Träd ska planteras i anslutning till byggnaden, för att ge upplevelsen av byggnad i park, och på hållplatserna för att så långt möjligt restaurera den gröna kopplingen mellan Haga Kyrkoplan och Kungsparken, planbestämmelse plantering.

Lanterniner, klimatskydd och övrig utrusning ska vara gestaltungsmissigt anpassade till sin omgivande kulturmiljö och utformas med stöd i gestaltungsprinciperna som anges här.

Material som harmonierar med parkens kulturmiljövärden och kan bidra till att stärka parkens karaktär ska väljas även vid upprustning och underhåll inom parken, det avser både beläggning, armaturer och utrustning.

Det historiska sammanhanget mellan Kungsparken och Hagakyrkan samt de visuella kopplingarna mellan de två parkerna ska särskilt beaktas vid formgivningen av platsen och byggnaden. Byggnaden ska ha en platsnärvaro som bekräftar såväl den kringliggande bebyggelsen som den romantiska park den utgör en del av. Byggnaden kan med fördel ta upp stämningsskapande egenskaper hos den omgivande parken, exempelvis lövverkets livfulla silning av solljuset, utan att associera till naturformerna som sådana.

Den övergripande ambitionen som skall gälla för utformningen av byggnaden är arkitektonisk underordning, där kulturmiljöns arkitektoniska egenart som ett historiskt välintegrerat stadsrum skall utgöra referensram. Detta betyder att byggnaden inte

enbart ska värderas som en självständig byggnad, utan vikten ska läggas i hur byggnaden stödjer upplevelsen av det historiska stadsrummet.

*Byggnaden ska genom sin formgivning, materialval och färg ta särskild hänsyn till omgivande kulturmiljö (f<sub>2</sub>), vilket utöver förhållningssätt som beskrivs ovan även innebär följande:*

- Byggnaden ska utgöra en i huvudsak samlad volym.
- Byggnaden ska i sin helhet ges en högkvalitativ arkitektonisk gestaltning. Baksideskaraktär mot parken ska undvikas.
- Byggnaden och dess detaljer ska utföras med särskilt stor omsorg med avseende på utseende och utförande.
- Robusta, gedigna material som anknyter till platsens karaktär ska användas.
- Färgskalan ska harmoniera med omgivande bebyggelsemiljö.

Se vidare *Gestaltningssprogram, detaljplan för Västlänken, station Haga*.



*Idéskiss visar vy mot uppgången i Kungsparken och den nya bytespunkten. Bild framtagen av Västtrafik genom Abako arkitektkontor AB.*

## 5. Sprängkullsgatan

Haga är Göteborgs äldsta förstad med en stadsplan från 1660. I början av 1800-talet utvidgades stadsdelen och stadsplanen följde ett rutnätsmönster. Stadsplanen, med sitt bevarade rutnätsmönster, och den bevarade äldre bebyggelsen speglar stadsdelens historia från 1600-talets mitt till 1900-talets början. Den välbevarade bebyggelsen utmed Sprängkullsgatan skapar en unik fond mot Haga Kyrkoplan. Siktlinjen längs Sprängkullsgatan med Kungshöjd som fondmotiv skapar ett visuellt samband och en koppling till Kungsparken, Nya Allén och Rosenlundskanalen och förstärker på så vis det gröna sambandet.

Sprängkullsgatan finns med i detaljplanen för att fastställa den historiska gatustrukturen. Sprängkullsgatan är ett viktigt gång-, cykel- och kollektivtrafikstråk där gång- och cykelstråket fortsätter över Rosenlundsbron. Gatan används redan idag

frekvent och planeras att ingå i pendlingscykelnätet. Utrymmet i korsningen Sprängkullsgatan/Parkgatan ökas marginellt i planförslaget.

Gatan planeras att rustas upp för att öka framkomligheten och tillgängligheten för gående och cyklister. Detta sker på bekostnad av att ett bil/busskörfält försvinner, dock utan större påverkan på framkomligheten i och med att korsningen Allégatorna/Sprängkullsgatan planeras om så att trafiksituationen förenklas och förbättras.

## 6. Haga Kyrkoplan

Haga Kyrkoplan är en plats som ingick i 1866 års plan. Det är fortfarande den enda plats i staden där grönstråket längs vallgraven dras in i den täta kvarterstaden. Ytan utgör än idag ett öppet rum i den slutna kvartersstrukturen i staden. Miljön fungerar som ett värdefullt grönt inslag i staden som har använts för lek och rekreation i snart 150 år. Den historiska miljön med den intilliggande vallgraven, Kungsparken, Nya Allén, Vasastaden och Haga, förmedlar en tydlig upplevelse av historisk kontinuitet och illustrerar hur staden vuxit fram, utvecklats och förändrats. Hagakyrkan och Samhällsvetenskapliga biblioteket är båda monumentalbyggnader som utgör viktiga delar av miljön samtidigt som de bär på ett stort byggnads- och arkitekturhistoriskt värde.

Kyrkan regleras i detaljplanen som kvartersmark för kyrka och samlingslokal där järnvägstrafik under mark är tillåtet, C<sub>1</sub>T<sub>1</sub> på plankartan. Samhällsvetenskapliga biblioteket får användningen centrumändamål och skola samt järnvägstrafik under del av byggnaden, CST<sub>1</sub> på plankartan. Till de befintliga verksamheterna inom Haga Kyrkoplan, kyrkan och biblioteket, tillåts körbar väg, för att verksamheterna fortsättningsvis ska kunna fungera.

Haga Kyrkoplan får en avgränsning som återspeglar nuvarande utbredning. På så sätt säkerställs även de historiska gatustrukturerna och bredderna. De kulturhistoriska element som skyddas i planen beskrivs under rubriken *Beaktande av kulturhistoriska värden och bevarande*. Den befintliga lekplatsen säkerställs genom planbestämmelsen lek.

Material som harmonierar med parkens kulturmiljövärden och kan bidra till att stärka parkens karaktär ska väljas vid upprustning och underhåll inom parken, det avser både beläggning, armaturer och utrustning.

Transformatorstationen utmed Haga Kyrkogata kvarstår i sitt läge och får i planen användningen teknisk anläggning, E på plankartan. Den befintliga återvinningsstationen flyttas till ett läge lite längre norrut längs gatan för att skapa en tydligare parkentré till Haga Kyrkoplan från Bellmansgatan. Återvinningsstationen anges som kvartersmark, E<sub>1</sub> på plankartan. Med en flytt av återvinningsstationen ska denna ges en ny gestaltning med en anpassad utformning till den känsliga parkmiljön. Detta regleras genom en generell planbestämmelse som anger att byggnadsverk, gator, hållplatser och torgytor i utformning och gestaltning ska ta särskild hänsyn till omgivande kulturmiljö.

## 7. Haga Kyrkogata

Haga Kyrkogata utgör en tydlig gräns mot stenstaden Vasastaden. Vasastaden utgör en omistlig del av den värdefulla miljön kring Haga Kyrkoplan genom den

fondverkan som skapas av de pampiga fasaderna. Stadsdelens praktfulla och vackra fasader är ständigt närvarande i blickfånget. Stadsplanemönstret är välbevarat och området präglas än idag av 1866 års stadsplan med sitt rutnätsmönster som likt en solfjäder strålar ut från Vallgraven med långa, raka, gatuperspektiv.

Delområdet med anslutande omgivning utgör en känslig kulturmiljö där Haga Kyrkogata ska fortsätta vara en tydlig gräns mot stenstaden och en viktig siktlinje längs med Haga Kyrkoplan mot Kungsparken.

Haga Kyrkogata behåller sin karaktär av lokalgata med dess nuvarande gräns mot Haga Kyrkoplan. Gatan föreslås rustas upp genom att ett gångstråk förläggs längs med Haga Kyrkoplan som därigenom kommer att upplevas som mer tillgänglig. Cyklister delar gatans utrymme med biltrafiken. De långsgående platserna för bilparkering på gatans östra sida behålls, medan de snedställda bilplatserna mot parken ersätts med den nämnda gångbanan och långsgående parkering. Gatan är en viktig del i kopplingen för gångtrafik mellan Haga, genom Kungsparken och över kanalen via den nya bron, mot stadskärnan.

Området framför Smyrnakyrkan föreslås rustas upp. Inom torget möjliggörs i detaljplanen för järnvägstunneln anläggning av ventilationsschakt för järnvägstunneln. Ytan för schaktet får uppta maximalt 120 kvadratmeter, och uppföras till en höjd av 1,5 meter. Schaktet kan med fördel ges en konstnärlig gestaltning. Magasin för dagvattenhantering får även anläggas under torget. Cykelparkering kan anordnas i marknivå på torget och med fördel i anslutning till brandgasschaktet.

För Haga Kyrkogata och torget utanför Smyrnakyrkan är det möjligt att bibehålla och förstärka det kulturhistoriska värdet för flera teman; intakt stadsplan, viktigt historiskt rum samt viktiga visuella samband och siktlinjer.

## **8. Del av Handelshögskolan och Vasagatan**

Området ingår i ett sammanlänkat universitetsområde med Handels och Campus Haga samt Samhällsvetenskapliga biblioteket på Haga Kyrkoplan. Det domineras av byggnader från 1900-talets andra hälft. Universitetsområdet präglas av heterogenitet vilket skapas av byggnadernas varierade skala, formspråk och materialkaraktär. Här finns hög materialkvalitet och moderna material. Vasagatan har här en torgkaraktär som skapas genom att grusytor är belagda med betongsten. Detta bidrar till att skapa ett tydligt samband mellan Samhällsvetenskapliga biblioteket och Handels.

Den södra uppgången från Västlänken integreras i en nybyggd del av Handelshögskolans kvarter i hörnet Vasagatan/Haga Kyrkogata. Det innebär att den låga tegelbyggnaden kommer att rivas vid planens genomförande.

En arkitektävling för den nya byggnaden avgjordes i mars 2015. Som bakgrund till tävlingen hör att Handelshögskolan har behov av nya verksamhetslokaler och en nybyggnation gör det möjligt att integrera station Hagas södra uppgång i den befintliga kvartersstrukturen, vilket minimerar intrång i den känsliga kulturmiljön. En viktig del av tävlingsuppgiften var att pröva utbyggnadskapaciteten i relation till omgivande bebyggelse och stadsrum.

Planen anger en höjdbestämmelse om högsta totalhöjd på max +43,5 meter ovan nollplanet. Byggnadens utformning regleras också genom bestämmelserna v<sub>3</sub> och v<sub>4</sub>,



som reglerar tekniska anläggningar utöver totalhöjd, som får uppföras i en samlad volym mitt på taket och får vara max 4 meter höga, respektive att publik entré ska finnas mot Haga Kyrkogata samt att fasaden i bottenvåning mot Haga Kyrkogata till minst en tredjedel ska innehålla lokaler avsedda för publika, utåtriktade verksamheter (vilket inkluderar entréer). Högskolans byggnad regleras i detaljplan med ST<sub>1</sub>C.

S anger skolans ändamål, som innefattar undervisningslokaler och tillhörande funktioner. T<sub>1</sub> medger såväl järnvägsanläggningen under och ovan mark som uppgång i markplan och anläggningar som behövs för järnvägens funktion. C medger en bred användning där all verksamhet som bör ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor ingår. Där ingår exempelvis butiker, kontor, service och restauranger.

Planen anger även att förgårdsmarken ska lämnas fri från byggnad för att en väl tilltagen offentlig plats ska få utrymme utanför stationens och högskolans entréer. De delar av kvarteret som inte tillåts upptas av den nya byggnaden tillåts endast byggas under med körbart och planterbart bjälklag.

I kvarterets sydöstra hörn, som vetter mot Lilla Bergsgatan, föreslås en byggrätt för en teknisk anläggning. Hit flyttas transformatorstationen som i nuläget ligger integrerad i den del av skolans byggnad som rivs. Höjden tillåts vara högst +18 meter ovan nollplanet och uppta maximalt 50 kvadratmeter. Den föreslås ligga delvis under mark med åtkomst från ett befintligt lastintag. Transformatorstationen är placerad tillräckligt långt från högskolan så att en risk för elektromagnetiskstrålning inte uppstår i skolans lokaler. Transformatorstationen ska ges en stadsmässig gestaltning anpassad till omgivande kulturmiljö.

Det värdefulla träd som finns i anslutning till byggnaden skyddas med bestämmelse om att trädet inte får fällas och ska skyddas vid markarbeten.

De kulturhistoriska aspekter som skyddas i planen beskrivs under rubriken *Beaktande av kulturhistoriska värden och bevarande*.

### Gestaltungsprinciper

En ny byggnad för högskolan med en integrerad stationsuppgång innebär rivning av kvarterets kulturhistoriskt värdefulla låga tegelbyggnad från 1951, som ritades av arkitekt Carl Nyrén. För att så långt möjligt mildra denna negativa påverkan på såväl Carl Nyréns samlade arkitektoniska idé som den omgivande kulturmiljöns karaktäristiska egenskaper, ska ny byggnad ta hänsyn till den omgivande kulturmiljöns arkitektoniska och stadsbildsmässiga egenart samt, med hänsyn till Nyréns ursprungliga idé, hantera anslutningen till den bevarade höghusdelen som en integrerad del av ett samlat arkitektoniskt verk.

Volymfördelningen utgör en kritisk punkt i gestaltningen, såväl med hänsyn till den bevarade högdelen som till den omgivande bebyggelsemiljöns skala. En tydligt avgränsad lågdelen ska finnas mot Vasagatan samt vara indragen från gaturummet helt i linje med den rivna tegelvolymens skala och placering.

Våningen i gatuplan bör tydligt artikuleras och upplevas som öppen mot omgivande stadsrum. Entréer till Västlänken och Handelshögskolan markeras mot Vasagatan och verksamhetens mer publika ytor placeras med fördel i denna våning. Den nya

byggnaden bör ha som ambition att främja möten mellan staden, högskolan och Västlänken.

Gatumiljön runt huset har karaktären av stadsgata och all omgivande markplanering ska ges en sammanhållen gestaltning. En förutsättning för detta är också det skydd och bevarande som angetts för det befintliga bokträdet i kvarteret.

*Byggnaden ska genom sin formgivning, materialval och färg ta hänsyn till direkt anslutande byggnadsverk inom kvarteret samt till omgivande kulturmiljö (f<sub>3</sub>), vilket utöver förhållningssätt som beskrivs ovan även innebär följande:*

- Byggnaden ska präglas av ett avskalat formspråk med repetitivt lugn som mer framhäver volym än enskilda arkitektoniska fasadelement.
- Byggnaden ska ges en högkvalitativ arkitektonisk gestaltning.
- Byggnaden och dess detaljer ska utföras med stor omsorg med avseende på utseende och utförande.
- Robusta, gedigna material som anknyter till platsens karaktär ska användas.
- Färgskalan ska harmoniera med omgivande bebyggelsemiljö.

Se vidare *Gestaltningssprogram, detaljplan för Västlänken, station Haga.*



*Det vinnande förslaget i arkitekttävlingen om en ny byggnad för Handelshögskolan. Johannes Norlander Arkitektur AB och ARUP.*

## Beaktande av kulturhistoriska värden och bevarande

De centrala kulturhistoriska värden som har bäring på utformning och gestaltning av planförslaget kan sammanfattas i följande sex punkter:

- 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

Dessa värden genomsyrar utformning av planförslaget. Specifika element som lägger grund för gestaltning och/eller skyddas beskrivs nedan.

### Värdefulla miljöer

Haga Kyrkoplan, Vasagatan, Nya Allén och Kungsparken ingår i det nätverk av gröna stråk som utgjorde en fundamental del av 1800-talets stadsplaneringsideal.

Kungsparken är anlagd med den engelska parken som förebild vilket bland annat kommer till uttryck i de mjukt böljande grusgångarna och de stora solitära träden.

Haga Kyrkoplan är ett värdefullt grönt inslag i staden och har använts för lek och rekreation i snart 150 år. Den var då, och är fortfarande, den enda plats i staden där grönstråket längs vallgraven är indraget i den täta kvartersstaden. Haga Kyrkoplan är historiskt kopplad till Hagakyrkan som kyrkotomt. I tabellen nedan redovisas de bestämmelser i detaljplanen som skyddar och ställer krav på varsamhet med hänsyn till de värdefulla kultur- och parkmiljöerna.

Bestämmelserna  $f_1$ ,  $f_2$  och  $f_3$  är utformningsbestämmelser som anknyter till gestaltungsprinciperna i föregående avsnitt. Också de tar sin utgångspunkt i kulturmiljön.

Bestämmelse	Beskrivning och syfte
<b>PARK</b>	Säkerställer området som anlagd parkmiljö.
<b>q2</b>	Skyddar parkmiljön och trädbeståndet genom att krav ställs på att de ska bevaras och vårdas så att parkens kulturhistoriska värde inte går förlorat eller förminsas i stadsrummet som helhet. Följande viktiga egenskaper, formelement och karaktärsdrag finns för Haga Kyrkoplan och Kungsparken: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Äldre stora träd</li> <li>• Parkens karaktär som är mycket känslig för ytterligare ingrepp och störningar</li> <li>• Gränsen mellan park och stadsbebyggelse ska vara så skarp som möjligt och inte suddas ut av mindre anläggningar eller byggda element</li> <li>• Kungsparkens relation och samspel med vattenrummet i Rosenlundskanalen.</li> </ul>
<b>n1</b>	Bestämmelsen säkrar att träd av järnvägstunnelns byggnation i öppet schakt ska flyttas eller ersättas.

<b>n2</b>	Bestämmelsen omfattar träd som är särskilt känsliga och som ska skyddas vid byggnation. Träden får inte fällas eller flyttas. Riskträd får ersättas. Riskträd är träd som vid riskutvärdering visat sig innebära risk som ej är godtagbar eller acceptabel av trädets förvaltare eller ägare
<b>Utökad lovplikt</b>	Samtliga träd inom planområdet berörs även av utökad lovplikt för trädfällning. Genom bestämmelsen krävs därmed marklov för att kunna fälla träd inom området.
<b>allé<sub>1</sub></b>	Bestämmelsen säkrar att Nya Allén ska vara planterad med två trädrader på vardera sidan huvudgata.
<b>allé<sub>2</sub></b>	Planbestämmelsen säkrar att Vasaallén ska vara planterad med två trädrader enligt befintlig plantering.
<b>Jorddjup</b>	Planbestämmelsen säkerställer att marken inom (T <sub>1</sub> CP <sub>1</sub> ) får byggas under med planterbart och körbart bjälklag. Jorddjup ska vara minst 2 meter inom PARK och samt på övrig mark där träd ska planteras. Mindre avvikelser i jorrdjup kan tillåtas vid lanterniner och där trappor och hissar finns under mark.
<b>Plantering</b>	Bestämmelsen ställer krav på trädplantering i området för bytespunkten mellan Kungsparken och Haga Kyrkoplän, Parkgatan. Syftet med bestämmelsen är att visuellt sammanbinda de båda parkmiljöerna tydligare med grönska för att stärka hela parkmiljön i området.
<b>Generell planbestämmelse för trottoarer</b>	Utmed Haga Kyrkoplans sidor får inte trottoar anläggas inom parken. Trottoar ska istället ingå i marken för angivna gator, lokal- och huvudgata. Här regleras också att det utmed Haga Kyrkoplans sidor ska anläggas trottoar för gående närmast parken. Trottoarer ska vara belagda med gångbanesten och hallar av Bohusgranit eller likvärdigt, kant mot körbana/cykelbana avslutas med ramsten. Bestämmelsen syftar till att ge gatorna i den känsliga kulturmiljön en gestaltning anpassad till de kulturhistoriska värdena i området, och ansluter till bestämmelser i intilliggande detaljplan.
<b>Generell planbestämmelse utformning</b>	En generell planbestämmelse för hela planområdet reglerar att bygnadsverk, gator, hållplatser och torgytor ska i utformning och gestaltning ta särskild hänsyn till kulturmiljön.

Gestaltungsprinciperna, se tidigare avsnitt, och *Gestaltungsprogram, detaljplan för Västlänken, station Haga* anger förslag till gestaltning av denna komplexa miljö, även med utgångspunkt i *Stadens golv – Policy för markbeläggningar i Göteborg*, godkänd av Byggnadsnämnden 2012-09-04 (§156), Park- och naturnämnden 2012-03-26 (§46), Trafiknämnden 2012-09-05 (§326). Skriften ger generella rekommendationer för olika stadsdelar/områden och en basnivå för gestaltning. I planområdet möts områdena Inom Vallgraven, Haga och Stenstaden.

## Värdefulla byggnader

### Hagakyrkan

Hagakyrkan, kyrkobyggnaden, är en av de första nygotiska kyrkorna uppförda i Sverige, har ett högt kulturhistoriskt värde, som enskild byggnad och som viktig del i stadsbilden. Kyrkobyggnaden är kyrkligt byggnadsminne och skyddas genom 4 kap. KML vilket enligt 1 § ger skydd åt kulturhistoriska värden i kyrkobyggnader, kyrkotomter, kyrkliga inventarier. Kyrkan tillsammans med parken, Haga Kyrkoplan eller kyrkotomten, påvisar stadens utbyggnadshistoria och samtida kulturella behov och kommer i samband med planens genomförande även ges formellt skydd enligt plan- och bygglagen i syfte att tydliggöra och säkerställa essentiella värden i genomförandeskedet. I tabellen nedan listas de skyddsbestämmelser som anges för kyrkobyggnaden i detaljplanen.

Bestämmelse	Beskrivning och syfte
q1	<p>Skyddar kyrkan genom förbud mot rivning. Bestämmelsen säkrar också att byggnadens arkitektoniska egenskaper och betydelse i stadsrummet inte förvanskas. Byggnaden som helhet, dess yttre form, fasader, tak och detaljer som anges nedan får genom bestämmelsen inte ändras.</p> <p>Planbestämmelsen hänvisar till följande viktiga exteriöra egenskaper, formelement och karaktärsdrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fasadens komposition och helhetsverkan i stadsrummet.</li> <li>• Fasadteglens struktur och komposition.</li> <li>• Den kopparklädda tornspiran.</li> <li>• De höga spetsiga fönstren och dess rika dekor av gotiskt masverk i fiskblåsemönster.</li> <li>• Korets fem fönster med blyinfattade glasmålningar.</li> <li>• Portaler och fönsteromfattningar i ljus sandsten.</li> <li>• Skulpterade spetsbågar och strävpelare.</li> <li>• Huvudingångens utförande med kolonnetter dekorerade med gotiska bladkapitäl och lövverksdekorerade arkivolter.</li> <li>• Sidoentréerna med enklare kolonnetter och skivkapitäl med släthuggna arkivolter.</li> <li>• Ytterdörrarna av mörkt brunmålade spåntade brädor satta i par, dekorerade med tilltagna gångjärn av svartmålat smide.</li> <li>• Det 49 meter höga tornet omgivet av fyra småspiror, avslutas upptill av finhuggen sandsten.</li> <li>• Det 3 meter höga korset i förgylld koppar.</li> </ul>
k2	<p>Bestämmelsen säkerställer att underhåll och ändring av byggnadens exteriör sker med material och metoder anpassade till dess kulturhistoriska värden.</p>

### Samhällsvetenskapliga biblioteket

Samhällsvetenskapliga biblioteket uppfördes som en offentlig institution vid sekelskiftet 1900. Dess jugendarkitektur speglar dåtidens rådande stilideal och byggnaden har tack vare den kvalitativa utformningen ett högt arkitektoniskt värde. Dess karaktär av monumentalbyggnad samt dess friliggande placering i Haga Kyrkoplans södra ände vid Vasagatan skapar en dynamik tillsammans med Hagakyrkan. I tabellen som följer listas de planbestämmelser som säkrar biblioteksbyggnaden.

Bestämmelse	Beskrivning och syfte
q1	<p>Skyddar Samhällsvetenskapliga biblioteket genom förbud mot rivning. Bestämmelsen säkrar också att byggnadens arkitektoniska egenskaper och betydelse i stadsrummet inte förvanskas. Byggnaden som helhet, dess yttre form, fasader, tak och detaljer som anges nedan får genom bestämmelsen inte ändras.</p> <p>Planbestämmelsen hänvisar till följande viktiga exteriöra egenskaper, formelement och karaktärsdrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fasadens komposition, dekor samt materialitet med avseende på utseende och egenskaper.</li> <li>• Sockelvåningen, balkongerna, utanpåliggande pelarraderna och entréernas välgestaltade kalkstensomfattningar.</li> <li>• Murverkets sammanhållande egenskaper och mönsterrika variation.</li> <li>• De flerindelade fönsterpartierna med utsnidade träprofiler och beslag.</li> <li>• Det flacka taket markerat med genomsiktig balusterrad i kalksten.</li> <li>• Entréporten i massivt lackerat trä, dess utförande, rikt dekorerad med svartmålat smide och glaspartier.</li> <li>• Ljusarmaturerna framför huvudentrén.</li> </ul>
k1	<p>Bestämmelsen skyddar byggnaden från interiör förvanskning genom att ställa krav på att de kulturhistoriska värden, karaktärsdrag och formelement ska beaktas samt genom utökad lovplikt.</p> <p>Planbestämmelsen hänvisar till följande viktiga interiöra egenskaper, formelement och karaktärsdrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fast inredning så som paneler och dekor i trä och smide, fönsterbänkar, bänkar, synliga bjälklag, balkong:</li> <li>• Stuckaturer</li> <li>• Dekormarmor och sten</li> <li>• Trappor och handledare</li> <li>• Gjutjärnsdetaljer så som trappor, handledare och radiatorer</li> <li>• Dekormålningar på väggar och tak</li> <li>• Förgyllda ljusarmaturer</li> <li>• Dörrar, dörrblad och dörrfoder</li> <li>• Profilerade listverk i tak samt på golv</li> </ul>
k2	<p>Bestämmelsen säkerställer att underhåll och ändring av byggnadens exteriör sker med material och metoder anpassade till dess kulturhistoriska värden.</p>

## Handelshögskolan

Handelshögskolan består av åtta olika byggnadskroppar tillkomna åren 1951, 1994 och 2009. De äldre byggnaderna, ett höghus mot Vasagatan samt en tegellänga längs Vasagatan och Haga Kyrkogata, uppfördes efter ritningar av Carl Nyrén.

Handelshögskolans äldre delar bär ett högt arkitekturhistoriskt värde genom att de berättar om 1950-talets arkitektoniska ideal och är representativa exempel på Nyréns arkitektur. Komplexet har också ett samhällshistoriskt värde och berättar om universitetsstadens framväxt och utveckling. Högdelen av Handelshögskolan inom planområdet skyddas därför genom bestämmelserna som anges i tabellen nedan.

Bestämmelse	Beskrivning och syfte
q1	<p>Skyddar byggnaden genom förbud mot rivning. Bestämmelsen säkrar också att byggnadens arkitektoniska egenskap och betydelse i stadsrummet inte får förvanskas. Byggnadens fasader, tak och helhet i form och detaljer får genom bestämmelsen inte ändras. Planbestämmelsen hänvisar till följande viktiga exteriöra egenskaper, formelement och karaktärsdrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formspråk präglat av enkelhet med ett minimum av väl studerade dekorativa motiv och materialval.</li> <li>• Den ljusa marmorfasaden.</li> <li>• De flacka pulpettaken.</li> <li>• Fönster och dörrar av teak samt bröstningar av grönt opalglas.</li> <li>• Asymmetriskt burspråk.</li> <li>• Försänkt entréparti i två plan med balkong, marmorinklädnad och teakinramade glasparti.</li> </ul>
k1	<p>Bestämmelsen säkerställer att byggnadens interiör hanteras varsamt genom att ställa krav på särskild hänsyn till dess kulturhistoriska värden, karaktärsdrag och formelement samt genom utökad lovplikt. Planbestämmelsen hänvisar till följande viktiga interiöra egenskaper, formelement och karaktärsdrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Marmorbeklädnad med kalkstensgolv och trapplopp i vestibul och trapphus.</li> <li>• Trappräcken med handledare i trä.</li> <li>• Originalfönster och fönsterfoder i trä.</li> <li>• Fast inredning så som marmorbeklädda fönsterbrädor.</li> </ul>
k2	<p>Bestämmelsen säkerställer att underhåll och ändring av byggnadens exteriör sker med material och metoder anpassade till dess kulturhistoriska värden.</p>

## Värdefulla anläggningar

Rosenlundsbron har ett stort industri-, teknik- och kulturhistoriskt värde, inte bara för Göteborg, utan även ur ett nationellt perspektiv. Göteborg låg i framkant när det gällde utvecklingen av broar, särskilt av svängbara broar i stålsockverk. Detta till följd av stadens inre sjöfart och tidigt etablerade mekaniska verkstäder. I tabellen nedan

redovisas på vilket sätt som bron och till viss del även kajerna inom planområdet skyddas i detaljplanen.

Bestämmelse	Beskrivning och syfte
q3	<p>Säkerställer att bro, brofästen och kaj ska återuppföras, underhållas och ändras så att dess kulturhistoriska värden inte förvanskas.</p> <p>Den nuvarande Rosenlundsbrons kvaliteter kan summeras i följande fyra punkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Broöverbyggnadens konstruktion och material</li> <li>• Brons utformning samt kulör</li> <li>• Brons svängbarhet</li> <li>• Brons bevarade uttryck med genomarbetade detaljer i granit, gjutjärn och smide.</li> </ul>

## Rivning

Den låga tegelbyggnaden inom Haga 22:1, del av Handelshögskolan längs Haga Kyrkogata, rivs vid ett genomförande av detaljplanen. Byggnaden rivs för att möjliggöra en stationsuppgång från Västlänken men framförallt för att möjliggöra nya lokaler för Handelshögskolans verksamhet. Handelshögskolan är idag i stort behov av utökade verksamhetsytor.

## Trafik och parkering

Trafik-PM för Haga innehåller en beskrivning och analys av studerade alternativ, trafikförslag och dess konsekvenser. Nedan följer en beskrivning av utformningsförslaget. Avsikten är att trafiklösningen ska bidra till skapandet av en ny strategisk bytespunkt med prioritering av gående och cyklister, samtidigt som platsens karaktär ur kulturhistoriskt hänseende bibehålls.

Trafikförslaget ska enligt Göteborgs Stads trafikstrategi stödja en tydligare prioritering av gående och cyklister och ska även anpassas till planområdets unika förutsättningar vad gäller kultur- och parkmiljö.

Förslaget utgår från förutsättningen att biltrafiken inte kommer att öka fram till år 2035 från dagens nivå. Trafikstrategin talar om en generell minskning av biltrafiken med 25 % men då det ännu inte är helt klart vilken funktion Allén kommer att få framöver, tar förslaget höjd för dagens nivå.

Analyser av trafikförslaget har gjorts med hjälp av en mikrosimuleringsmodell och resultaten visar att utformningen klarar såväl dagens biltrafikmängd, som planerad kollektivtrafik.

## Gång- och cykeltrafik

Cykeltrafiken väntas öka kraftigt de kommande åren i enlighet med Göteborgs Stads övergripande prognoser, varför planförslaget tar höjd för en tredubbling av cykeltrafiken. De stora cykelströmmarna ställer höga krav på kapacitetsstarka korsningslösningar i cykelnätet. Särskilt viktigt är detta i Allén och i korsningen Vasagatan-Sprängkullsgatan där mycket stora cykeltrafikmängder väntas.

Cykelprogrammets målbild resulterar i några strategier för cykeltrafiken i trafikförslaget. Cykel ska betraktas som ett eget trafikslag och det behövs långa



sammanhängande cykelstråk samt goda parkerings- och angöringsförutsättningar för att skapa en tillfredsställande trafikmiljö för cyklister.

Föreslagna trafiklösningar stärker och förtydligar de gång- och cykelstråk som sammankopplar planområdet med övriga delar av Haga, Vasastaden och staden innanför Vallgraven. Gående och cyklisters framkomlighet prioriteras och skapar därmed förutsättningar för en mer integrerad och lugnare trafiksituation. Ett sammanhängande gatunät genom ökad finmaskighet gör fler platser tillgängliga. Gena gångstråk skapas från alla väderstreck till Västlänkens uppgångar.

Ett nytt gång- och cykelstråk föreslås i Haga Kyrkogata, för att förbättra tillgängligheten till Haga Kyrkoplän och som också fungerar som en viktig koppling till Västlänken. Cykeltrafik möjliggörs i norrgående riktning på sträckan mellan Vasagatan och Smyratorget/Parkgatan. Det nya stråket kommer att avlasta det belastade gång- och cykelstråket läng Sprängkullsgatan.

För fotgängare föreslås stråket förlängas till Arkitektgatan via en ny gångbro över Rosenlundskanalen. Kopplingen kommer att utgöra ett nyckelstråk för fotgängare till närliggande områden, då Viktoriabron inte är prioriterad för gående och Rosenlundsbron är begränsad kapacitetsmässigt.

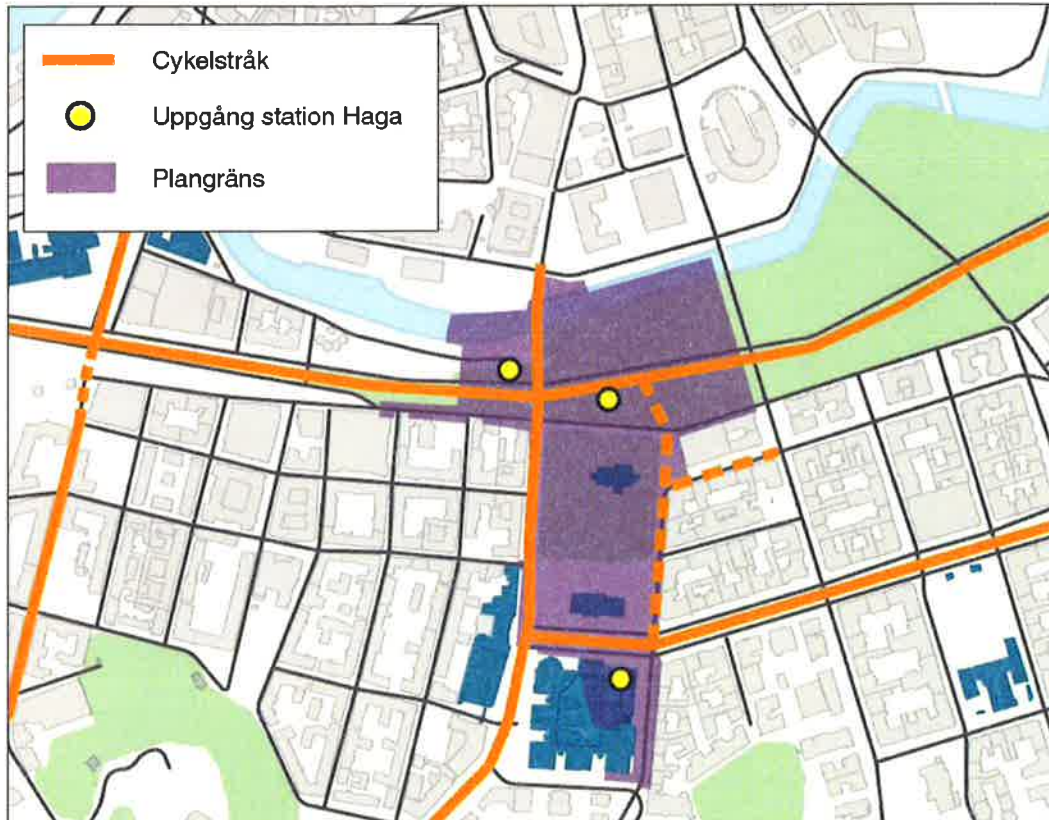
Enligt trafikutredningen kan biltrafiken genom allén med fördel stängas i nord-sydlig riktning (Rosenlundsbron-Sprängkullsgatan). En sammankopplande torg-/parkyta skapas då på före detta trafikytan i korsningen. Detta möjliggör bättre framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Södra Allégatan och Parkgatan föreslås breddas något mot norr för att säkerställa framkomligheten för framförallt kollektivtrafik.

I *Cykelprogrammet för en nära storstad 2025*, ingår cykelstråken utmed Sprängkullsgatan och i Allén.

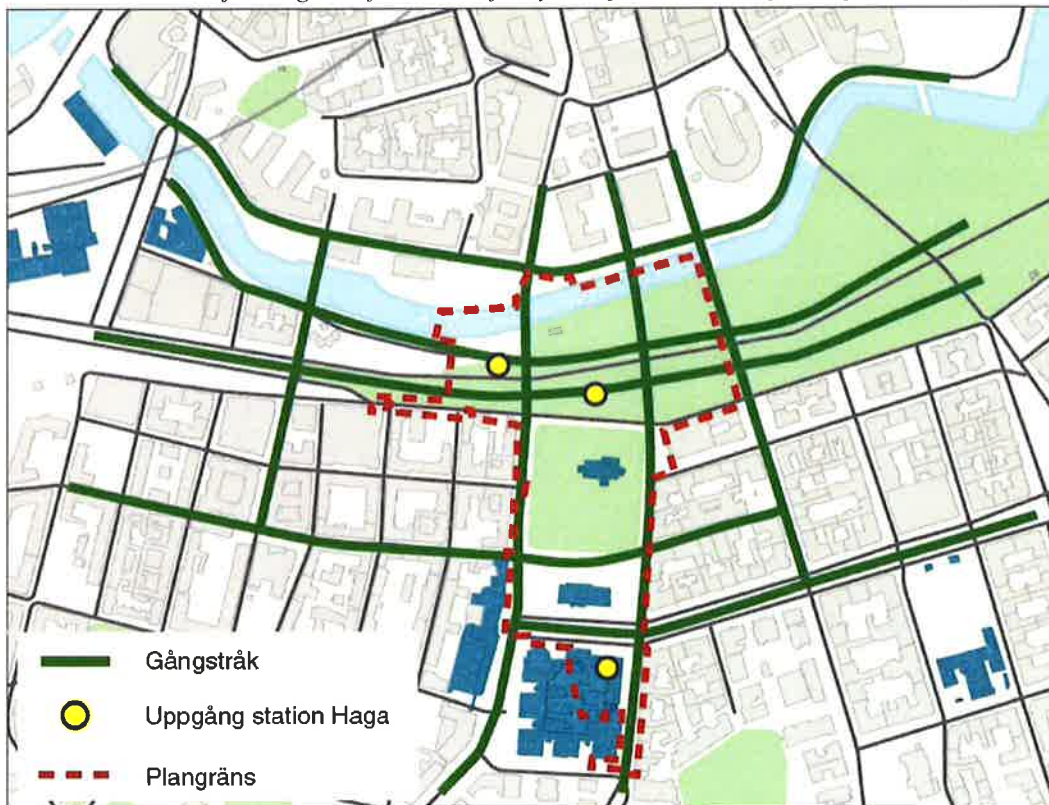
Längs Sprängkullsgatan föreslås på sträckan Vasagatan - Parkgatan en enkelriktad cykelbana på varje sida samt breddade gångbanor.

För att stärka pendlingscykelstråket i Allén föreslås att ett nytt dubbelriktat cykelstråk i Nya Allén dras parallellt med Kungsparken. Öster om Rosenlundsbron tas det tredje körfältet i anspråk för detta. Väster om Rosenlundsbron föreslås cykelstråket anläggas inom parkmark närmast Norra Allégatan.

Rosenlundbron föreslås bli cykelfartsgata med breda gångbanor.



Schematisk skiss över föreslagen trafiksituation för cykeltrafik. Illustration framtagen av WSP.



Schematisk skiss över föreslagen trafiksituation för gångtrafikanter. Illustration framtagen av WSP.

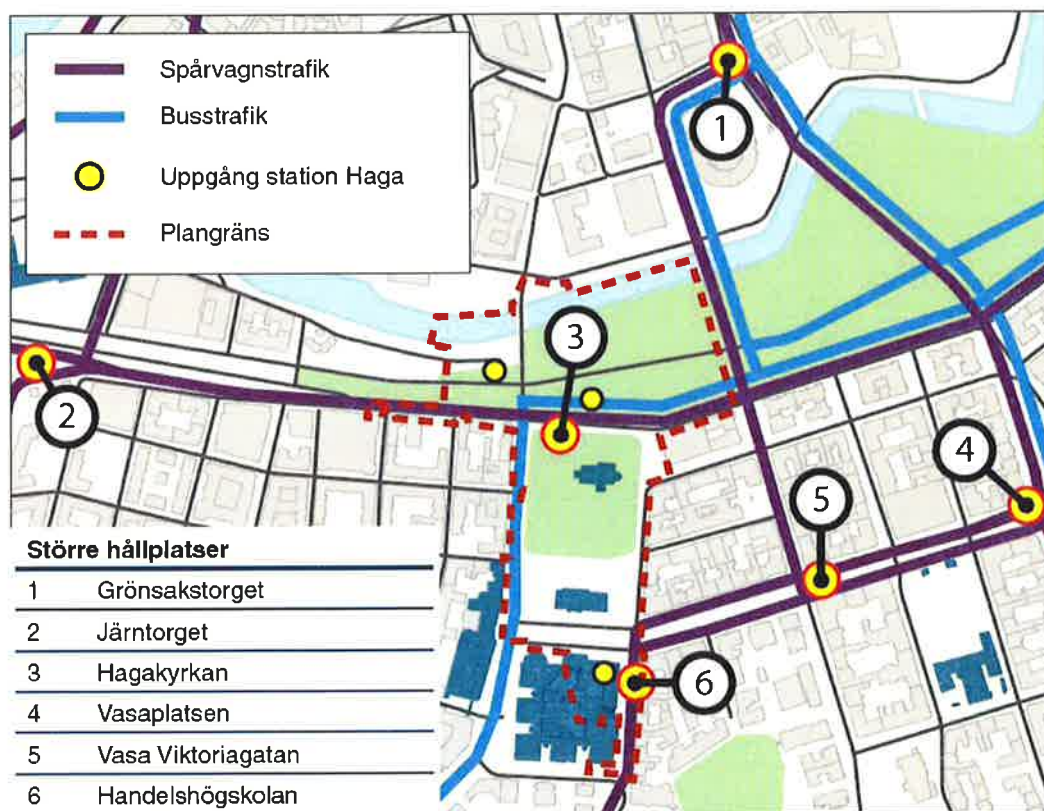
## Kollektivtrafik

Befintlig spårvagnshållplats, Hagakyrkan, bildar en ny samlad kollektivtrafikhållplats med både buss- och spårvagnsstopp med direkt koppling till Västlänken. Hållplatsen föreslås ha två hållplatslägen som skiljs från varandra av en perrong mitt i Parkgatan och en perrong i anslutning till den planerade torgytan framför station Hags huvuduppgång i Kungsparken. Mittperrongen trafikeras av södergående busstrafik. För att kunna angöra hållplatsen hänvisas busstrafiken till att använda ett särskilt kollektivtrafikkörfält på Parkgatan och passera förbi mittperrongens östra del för att sedan svänga in på Sprängkullsgatan efter hållplatsstoppet.

Enligt trafikförslaget föreslås spårvagnstrafik, i riktning mot Järntorget, stanna vid ett hållplatsläge i anslutning till den planerade torgytan intill station Hags huvuduppgång i Kungsparken. Spårvagnstrafik från Järntorget österut angör hållplatslägen vid den föreslagna mittperrongen.

Busstrafik österut föreslås stanna på en yta framför det signalreglerade övergångsstället i höjd med Smyrntorget.

Spårvagnstrafiken är i förslaget något reducerad på Hagakyrkans hållplats, jämfört med nuläget, eftersom den nya spårvägs-länken över Skeppsbron fördelar om trafiken till/från Järntorget. Västtrafik planerar 30 turer i varje riktning under maxtimmen jämfört med 33 i dagsläget. I förslaget tillkommer emellertid busstrafik. 26 turer planeras i varje riktning under maxtimmen jämfört med 16 idag. Spårvagnstrafiken har en sammanlagd maxkapacitet på cirka 7 500 resenärer/timme och riktning, medan busstrafiken har en kapacitet på 2 500 resenärer/timme.



Schematisk skiss över föreslagen trafiksituation för kollektivtrafik. Illustration framtagen av WSP.

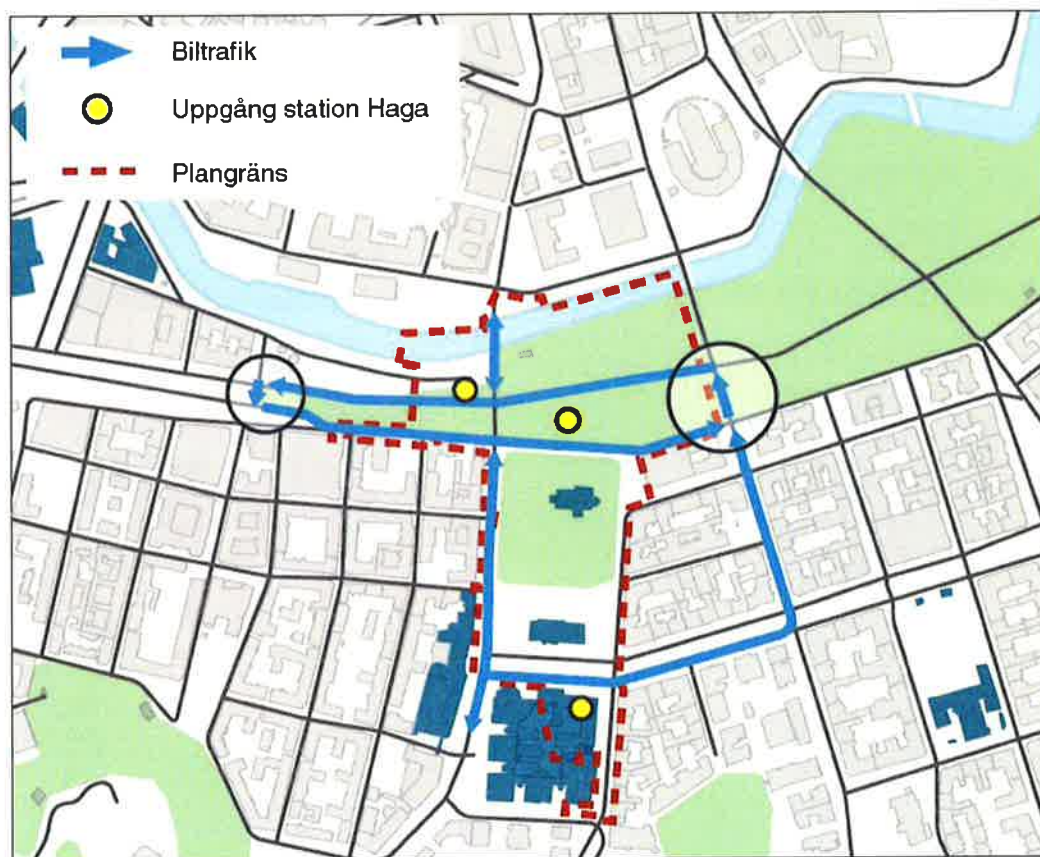
Trafikförslaget innebär inga nya spårdragningar inom planområdet. Däremot kan justeringar av nuvarande spår vara nödvändigt.

### Biltrafik

Gatorna Nya Allén, Parkgatan, Norra och Södra Allégatan samt Sprängkullsgatan bibehåller dagens funktion som huvudgator. I trafikförslaget stärks Haga Kyrkogatas funktion som lokalgata.

I Nya Allén mellan Viktoriagatan och Rosenlundsbron ersätts ett av de tre körfälten med ett pendel-/snabbcykelstråk. Detta stråk behöver utredas vidare både öster och väster om planområdet. Bilkörfältet längst norrut används endast för högersvängande trafik som ska över Rosenlundsbron. Efter denna korsning fortsätter två körfält bort mot Järntorget likt nuläget.

I motsatt körriktning planeras två körfält på Södra Allégatan och på Parkgatan. En rundkörning föreslås för biltrafiken så att byte av färdriktning blir möjlig mellan allégatorna eller vid Viktoriabron. Sannolikt kommer andra vägval att göras längre bort från planområdet när bilisterna vant sig vid att svängmöjligheter är begränsade i allén. Tanken är att den nord-sydliga bilförbindelsen kommer att stängas av till förmån för fotgängare och cyklister i tydliga gång- och cykelstråk.



Schematisk skiss över föreslagen biltrafik. Illustration framtagen av WSP.

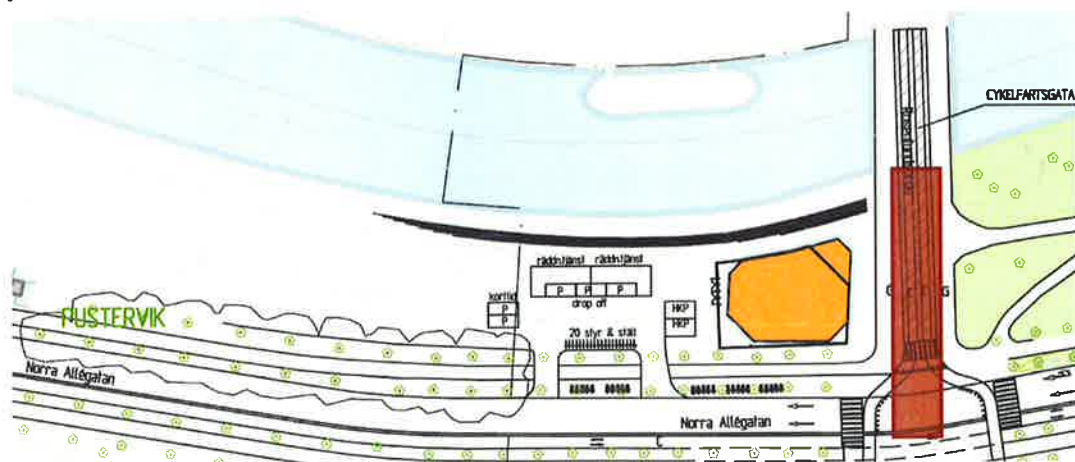
Utmed Haga Kyrkogata föreslås en generell upprustning för att stärka gatans karaktär som lokalgata. På sträckan mellan Vasagatan och Smyrnatorget anpassas gatubredden efter nuvarande gräns mot Haga Kyrkoplan. I förslaget prioriteras gående och cyklister högre än idag bland annat genom att ett nytt gångstråk skapas längs med Haga Kyrkoplan som därigenom kommer upplevas som mer tillgänglig. Cykel- och biltrafiken delar på gatans utrymme. För att ge plats åt den föreslagna gatusektionen föreslås att den snedställda parkeringen längs gatans västra sida, ersätts med längsgående parkering. Det nya gångstråket löper vidare över Smyrnatorget, som enligt trafikförslaget upprustas i samma anda och rymmer även cykelstråk, cykelparkering, vistelseytor och station Hagas ventilationsschakt.

### Service-, utrycknings- och underhållstrafik

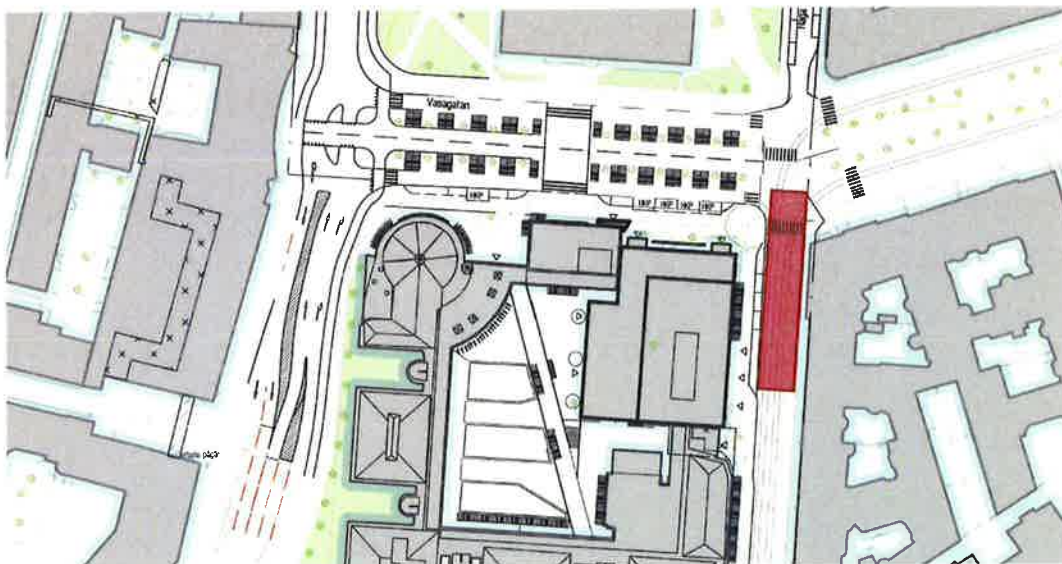
Kring uppgångarna ska ytor finnas för uppställning av Räddningstjänstens fordon vid utryckning samt parkeringsplatser för dessa, och andra utryckningsfordon. Även driftsfordon, som behövs för att underhålla järnvägsanläggningen och andra tekniska anläggningar i området, samt servicefordon, till exempel återvinning och leveranser, behöver enkelt kunna komma nära byggnadernas fasader. Ytorna bör samnyttjas av exempelvis färdtjänst och taxi.

Ytorna kring station Hagas uppgångar har analyserats tillsammans med de olika intressenterna, så att ovanstående funktioner tillgodoses i enlighet med lagkrav och praktisk hänsyn. Förutsättningarna för uppgångarna med avseende på tillgängliga ytor är väldigt olika, och vid uppgången i Kungsparken kommer utrymmet att vara mer begränsat.

Vid uppgången i Pustervik finns uppställningsytor avsatta för lugna händelser/övningstillfällen i anslutning till insatsväg, se illustration nedan. Vid utryckning finns det behov av utrymme om 500 kvadratmeter vid uppgångarna. De ytor som kommer behöva tas i anspråk för detta redovisas i kartbild nedan.



Kartan ovan visar förslag på utrymme för räddningstjänstens servicefordon vid Pusterviksplatsen (markerat med röd ruta).



Kartan ovan visar förslag på utrymme för räddningstjänstens servicefordon vid Handelshögskolan (markerat med röd ruta).

### Parkering

Vid uppgången på Pusterviksplatsen föreslås plats för angöring av färdtjänst, taxi och ett fåtal platser för korttidsparkering. Även två platser för räddningstjänstens fordon som behövs för den lugna händelsen eller övningen föreslås i nära anslutning till planerad insatsväg. Dessa platser kan samnyttjas med exempelvis taxi och färdtjänst. Framför Smyrnakyrkan eller på nedre delen av Haga Kyrkogata kommer en till två platser för taxi att finnas. Det är även lämpligt med ett par platser för snabb avlämning vid Vasagatan i höjd med Samhällsvetenskapliga biblioteket samt några bilplatser längs Vasagatan och Haga Kyrkogata i likhet med idag.

Planförslaget nya gångstråk längs västra sidan av Haga Kyrkogata innebär att drygt 35 bilplatser försvinner på gatan, huvudsakligen boendeparkering. Stråket bidrar till ett nytt gent stråk längs med gatan och vidare igenom parken mot innerstaden. Stråket tillgängliggör parken och ramar in den på ett mer stadsmässigt sätt i samklang med områdets kulturhistoriska värde. En intention i trafikstrategin och parkeringspolicyn är att staden ska bli mer attraktiv att vistas i, vilket innebär att minska andel bilparkering på gatan. Längs med Haga Kyrkoplan finns idag snedställd bilparkering, som enligt förslaget byggs om till ca 14 längsgående bilplatser, vilket är ca 20 bilplatser färre. Vid Smyrnatorget innebär gång- och cykelstråket och de nya funktionerna, att ytterligare 11 platser försvinner. Längsgående parkering på östra sidan av Haga Kyrkogatan finns kvar. I närområdet finns en del ledig kapacitet, men det minskade antalet platser kommer att leda till mer söktrafik i ett redan ansträngt område. Tillgänglighetsparkering kommer dock att finnas på gatan och vid torget samt vid Hagakyrkan.

I enlighet med Riktlinjerna för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad har en bedömning av behov av parkeringsplatser för bil gjorts för de verksamheter som medges i planen. För Trafikverkets anläggning, station Haga med tillhörande uppgångar, bedöms att inga parkeringsplatser för bil behöver tillkomma utöver det som beskrivs ovan. Detsamma gäller för den utökade resenärsservicen vid bytespunkten som Västtrafik kommer att erbjuda i form av kiosk och café. Dessa

vänder sig till kollektivtrafikresenärer och de gående/cyklister som passerar förbi i parken, dvs inte bilburna besökare.

När det gäller nya verksamhetsytor för Handelshögskolan, handlar det om nya ändamålsenliga lokaler, främst föreläsningssalar, grupprum och kontorsutrymmen som ersätter befintliga när verksamheten samlas på en plats. Antal studenter och anställda ökar inte på grund av byggnationen. Nybyggnaden ersätter dessutom en befintlig byggnad i kvarteret som förfogas av Handelshögskolan, dvs att mark som redan är ianspråktagen vidareutvecklas i ett helhetsgrepp för institutionen. I kvarterets befintliga källare finns redan ett befintligt parkeringsgarage för bil. De 17 parkeringsplatser för bil vid Viktoriagatan 1, där en del av verksamhetens är förlagd idag, behöver inte ersättas pga. dels kvarterets centrala läge i innerstaden, bra tillgång till kollektivtrafik med tillkommande tågstation, förbättrade gång- och cykelstråk i enlighet med detaljplanen, dels Göteborgs universitet strategiska arbete med mobilitetsåtgärder.

När det gäller cykelparkering för de nya verksamheterna, har Västlänkens behov studerats särskilt och bedömts till ca 750 cykelparkeringar som huvudsakligen behöver anläggas i den norra delen av planområdet där stadens huvudcykelstråk i Nya Allén och Sprängkullsgatan sammanstrålar i anslutning till station Hagas norra uppgångar. På stationens norra mellanplan finns möjlighet att inrymma ett större cykelgarage med plats för ca 550 och möjlighet till utökning på sikt. Garaget nås via en trappa med ramp för att leda cykel i norr om Södra Allégatan. Nya Styr och Ställ stationer och ca 150 cykelparkeringar anläggs i nära anslutning till stationsbyggnaderna på Pusterviksplatsen och i Kungsparken samt på torget framför Smyrnakyrkan. I närheten av stationsuppgången i Handelshögskolans nya byggnad kan Västlänksresenärer använda ca 50 platser på Vasagatan, där cykelparkering avser omdisponeras och upprustas.

När det gäller behov av cykelparkering för den nybyggda delen av Handelshögskolan utgångspunkten är att de nya verksamhetsytorna inte innebär ökning i antalet studerande och anställda. Däremot finns ett stort antal cyklande studenter redan idag som använder den allmänna cykelparkeringen på Vasagatan och i enlighet med stadens intentioner om att öka cyklandet, behöver ett ännu större antal cykelplatser beredas på sikt. Därför kommer Akademiska Hus att utöka antal cykelparkeringar inom kvarteret i proportion med antalet platser som idag nyttjas på allmän plats.

### **Tillgänglighet och service**

En tillgänglighetsplan ingår i stadens gällande Trafik-PM, som finns med som bilaga till detaljplanen. Gällande nationella riktlinjer för tillgänglighet ska följas vid nybyggnation. Tillgängligheten prövas i detalj under bygglov- och byggsamrådskedet. I planen har möjlighet att anordna handikapparkering studerats ingående, och det finns utrymme för detta i direkt anslutning till entréer, se utökad beskrivning under parkering ovan. Detaljplanens utformning har en sådan flexibilitet att standardhöjningar för tillgänglighetsanpassning medges om det är aktuellt.

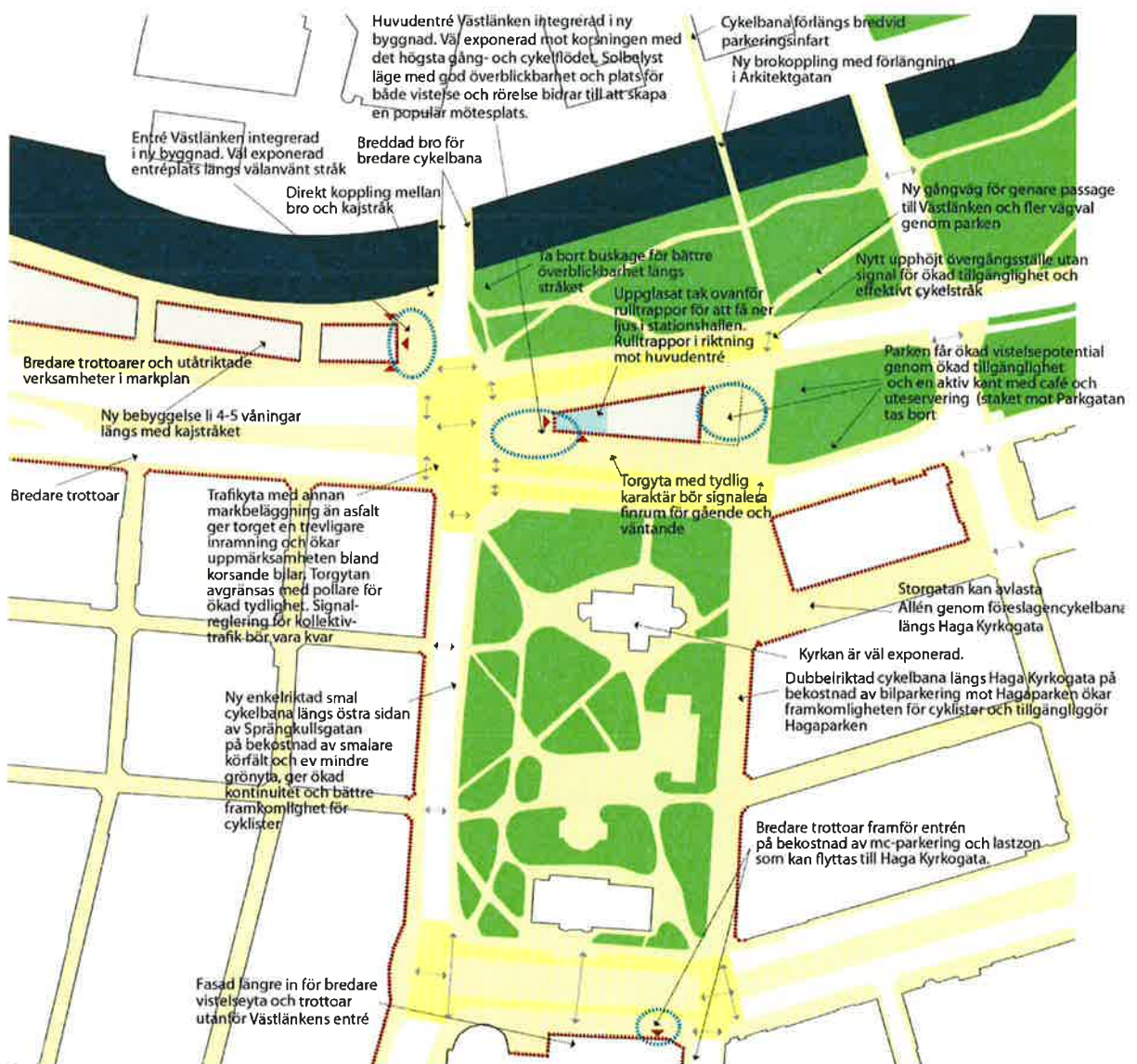
### **Sociala aspekter**

Ambitionen är att skapa tydliga och orienterbara platser inom planområdet som på ett naturligt sätt hänger samman med stråk och mötesplatser utanför planen. Detta är

särskilt viktigt eftersom planområdet utgör en knutpunkt i staden och kommer att, i ännu högre grad än i nuläget, bli en plats där människor samlas, möts och tillbringar tid i väntan på kollektivtrafik. En viktig utgångspunkt, i denna och omkringliggande detaljplaner, är intentionen att minska effekten av barriärer.

Det ska vara enkelt, smidigt och tryggt att röra sig till fots och med cykel inom planområdet. Tydliga och gena kopplingar för fotgängare och cyklister planeras därför i området med målpunkter i både befintliga och kommande platser och byggnader. Detaljutformningen av de olika ytorna behöver därför ta hänsyn till faktorer såsom att skapa tillfredställande väderskydd, välbelägna sittplatser, fria siktlinjer och trygghetskapande belysning.

I arbetet med detaljplanen har ett flertal utredningar tagits fram för att beskriva och analysera området utifrån sociala aspekter. De rekommendationer som lyfts har bearbetats och påverkat planförslaget utformning. Enligt *Stadslivsanalysen* bör Haga lyftas från en trafikdominerad miljö till en tillgängligare, tryggare plats med ökade förutsättningar att fungera som mötesplats i staden.



Bilden visar en illustration ur underlagsmaterialet "Stadslivsanalys för Västlänken, För tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna", daterad 2014-02-21. Utvecklingen utanför planområdet hanteras i kommande strategiska arbeten.



Av den *sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen* framgår att en stationsetablering enligt förslaget kan skapa en ny knutpunkt i kollektivtrafiknätet med ett ökat resenärsantal och nya rörelseflöden. Planområdet och närliggande målpunkter blir mer tillgängliga både för stadens invånare och för besökare och pendlare. Ökad tillgänglighet och ett större besöksunderlag kan i sin tur bidra till ökad attraktionskraft, dels för företags- och verksamhetsetablering men också för inflyttning.



Bilden visar en sammanfattning över sociala konsekvenser av planförslaget samt rekommendationer för kommande planering. Bild framtagen av Norconsult.

De största förändringarna sker i planområdets norra del där huvudentrén planeras. Platsen präglas i nuläget av bil- och spårtrafik men får i och med stationen en ny publik målpunkt. Förändringarna som föreslås i planen ger inte bara nya förutsättningar för området utan ställer också nya krav. Det gäller inte minst människors vardagsliv där trygghet och tillgänglighet är centrala aspekter.

Utifrån ett boendeperspektiv kan stationen indirekt innebära både för- och nackdelar. En utökning av den kommersiella servicen med fler restauranger och butiker kan ge fler aktiva fasader som bidrar till trygghetsupplevelsen i området. Samtidigt kan utökningen medföra en högre grad av störningar i form av buller från varutransporter och ett tilltagande folkliv på kvällar och helger.

I samband med den förväntade ökningen av gång- och cykelflöden finns en risk för att nya konfliktytor uppstår, dels mellan fotgängare och cyklister men också mellan cyklister och andra trafikslag. De välanvända stråken kan ha svårt att ta emot större mängder. Detaljplanen medger därför breddning av gång- och cykelbanor inom delar av planområdet för att öka kapaciteten.

Den sociala konsekvensbeskrivningen sammanfattar beskrivningen av planområdet som en stark identitet och flera goda stadskvaliteter att värna. Det beskrivs också att det gör området till en känslig miljö där förändringar i innehållet kan väcka starka reaktioner bland boende och verksamma samt hos stadens invånare.

Den sociala konsekvensbeskrivningens rekommendationer för hur planförslaget skulle kunna ändras för att bättre tillgodose de sociala aspekterna och barnperspektivet samt hur det bör beaktas i kommande skeden visas i bilden ovan.

Av rekommendationerna har följande delar arbetats in i planförslaget:

I korsningen i Allén föreslås att biltrafiken stängs i nord/sydlig riktning, och förslaget prioriterar gående och cyklister. Stationsbyggnaderna aktiveras genom att de ges möjlighet att innehålla service och publika funktioner, planen medger utgångar åt alla håll om det är aktuellt i det fortsatta gestaltningsarbetet. Gestaltningsprinciperna lyfter också vikten av att byggnaderna ska vara tillgängliga och lättorienterade och inte skapa baksidor.

Avseende utveckling av Pusterviksplatsen hänvisas till pågående planprövning. Vissa av rekommendationerna går inte att styra genom detaljplan, såsom allmänna åtgärder i parkmiljön, utformningen kommer att bearbetas vidare i kommande skeden av processen.

## **Teknisk försörjning**

### **Ledningar**

I samband med det förberedande arbete som gjorts av Trafikverket inför byggandet av Västlänken har ledningssituationen för hela sträckningen studerats. Det konstateras i utredningsmaterialet att en stor del av de befintliga ledningarna behöver vara i drift parallellt med att nya ledningar byggs. I materialet redovisas också en etappindelad helhetslösning för samtliga ledningar som passerar planområdet. Denna bygger på ett antal schakt för samförläggning av olika ledningspaket.

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 rotspärrear skall utföras.

### **Dagvatten**

Inför samrådet togs en dagvattenutredning fram. Denna har reviderats och kompletterats inför antagande, framförallt med avseende på beskrivningar av rening och kostnader för de olika alternativa lösningar som presenteras.

Dagvattnet föreslås även i framtiden avledas mot samma recipient som i nuläget, dvs. Rosenlundskanalen/Stora Hamnkanalen. Inom planområdet för station Haga behövs fördröjning för cirka 400 m<sup>3</sup> dagvatten. För att säkerställa utjämning och rening av dagvattnet från allmän platsmark föreslås dagvattnet ledas till underjordiska makadamstråk eller underjordiska magasin, t ex kassetmagasin. Fördröjningen föreslås göras inom delavrinningsområden, och innan anslutning till det befintliga ledningsnätet.

Dagvatten från kvartersmark föreslås fördröjas inom respektive fastighet. Det kan ske genom gröna tak, raingardens, kassetmagasin och liknande anläggningar. Inom större sammanhängande hårdgjorda ytor såsom parkeringsytor bör oljeavskiljare finnas.

För hela planområdet gäller att dagvatten i första hand ska omhändertas inom tomtmark, om så inte är möjligt eller lämpligt att infiltrera får dagvatten efter fördröjning enligt VA-huvudmannens anvisningar avledas från fastigheten.

Vid parkytan mellan Nya Allén och Parkgatan ansamlas tidvis vatten. Vid hårdgöring av ytan då station Haga anläggs är det viktigt att beakta höjdsättningen och avledning av dagvatten.

För att inte förändra förutsättningarna för de värdefulla träd som finns i parkytorna föreslås att inga åtgärder för dagvattenhanteringen utförs i parkerna.

Miljöförvaltningens riktvärden för utsläpp av förorenat vatten till recipient och dagvatten gäller. Föroreningsberäkningarna visar att fosfor och zink kommer att utgöra den största utmaningen för reningen.

Dagvattenmagasin under allmän plats behöver inte planstyras. Sådana lösningar föreslås exempelvis vid Pusterviksplatsen och på torget framför Smyrnakyrkan. Den exakta utformningen av dagvattenlösning kommer att regleras i senare skeden i processen. För att åstadkomma fördröjning och rening i detta område är det dock svårt att undvika lösningar under trottoarer intill gator med kollektivtrafik.

Trafikverket utreder det dagvatten som rinner i tunneln och tråg samt andra typer av vatten som är nödvändiga för tunnelns drift, såsom spolvatten och avloppsvatten. Dessutom utreder Trafikverket vilka ledningsomläggningar som krävs när Västlänken byggs.

### **Grundvatten**

Tunnelanläggningar under mark ska utformas med syfte att begränsa grundvattenpåverkan så att grundvattenkänsliga skyddsobjekt inte drabbas av betydande skada eller att förutsättningarna för framtida markanvändning inte avsevärt påverkas av verksamheten.

I *PM Geoteknik* anges att stationsanläggning ska utformas så att inte permanenta grundvattenförändringar uppstår, vilket skulle kunna leda till skada på befintliga byggnader och anläggningar. Specifika krav och villkor för omgivningspåverkan fastställs i miljöprövningsprocess enligt miljöbalkens 11:e kapitel.

### **Avfallshantering och varuleveranser**

Det finns regler kring avstånd mellan sopbil och avfallsutrymme liksom om vilken lutning och bredd som ska godkännas på dragväg vid hämtning av sopkärl som kommer behöva beaktas. Avfallsutrymmen ska placeras så att de är smidiga både för dem som ska lämna avfall och för dem som ska hämta och vara rejält tilltagna så att sortering i flera fraktioner är möjlig. Där avfallsfordon ska köra och angöra ska det vara 4,5 meter fri höjd till träd.

Möjlighet till angöring med sopbil finns vid stationsbyggnaden på Pusterviksplatsen, där ytan för Räddningstjänstens fordon kan samutnyttjas. Till byggnaden i Kungsparken, där Västtrafik kommer att ha resenärsservice i form av kiosk och café, kommer varuleveranser att kunna ordnas med mindre fordon likt Stadsleveranser. Detta bedöms kunna göras via gångstråk norr om byggnaden. Möjligheten kommer även att beredas för att vid enstaka tillfällen angöra med fordon söderifrån i anslutning till spårvagnshållplatsen.

För Handelshögskolans nya verksamhetsytor hanteras sophämtning och varuleveranser samordnat med befintliga lösningar för kvarteret.

Den befintliga återvinningsstationen på Haga Kyrkogatan avses i samband med upprusning av gatan flyttas till en plats något längre norrut.

### **Övriga åtgärder**

#### **Översvämningrisk**

Utgångspunkten för dimensionerande vattennivåer för översvämningssäkring är att Västlänken inte ska översvämmas under dess tekniska livslängd, det vill säga 120 år från planerad driftstart. Ett PM om översvämningrisker har tagits fram liksom en skyfallsutredning för att utvärdera konsekvenserna av översvämningar samt identifiera och beakta framtida behov av skyddsåtgärder. Utredningarna identifierar flera objekt som är extra känsliga och behöver klara sig från översvämningar i framtiden. Flera vägar inom planområde är utpekade utryckningsvägar där vattendjupet måste begränsas till 0,2 m för att garantera framkomlighet. En föreslagen höjdsättning har tagits fram i utredningen som uppfyller riktlinjer för översvämningshantering. Stadsbyggnadskontoret bedömer att framkomligheten inom planområdet inte påverkas av översvämning i någon betydande grad, utifrån de scenarier som staden anser bör gälla för klimatanpassningsarbetet. Framkomlighet till och från planområdet kan garanteras via alternativa färdvägar till Norra och Södra Allégatan. Åtkomst till stationen kan även ske från uppgången i Handelshögskolan, som ligger på högre markhöjder än i den norra delen av planområdet.

Alla delar av anläggningen eller anslutande anläggningar ska klara skyddsnivåer antingen genom marknivåer eller integrerat skydd. Västlänken ska konstrueras för att klara en havsnivå på +3,9 meter över nollplanet, men förbereds för att i framtiden

kunna anpassas till att klara +5,4 meter över nollplanet, om det visar sig nödvändigt. Om inte angivna skyddsnivåer uppnås genom projekterad marknivå för öppningar till Västlänken, ska särskilt skydd integreras i anläggningen. Detta gäller även vid extremnederbörd.

Vid Pusterviksplatsen regleras den lägsta nivån på plankartan till +2,8 meter över nollplanet och +3,5 meter över nollplanet är möjligt för Räddningstjänstens insatsväg. Vid cykeltrappan reglerar plankartan nivån till +3,5 meter och i Kungsparken cirka +4,6 meter över nollplanet. För att möjliggöra säkring mot översvämning av cykeltrappan i plankartan medges att ett integrerat skydd anläggs. Detta innebär att cykeltrappan kan stängas, helt eller delvis, vid exempelvis extrem väderlek för att förhindra översvämning. Ett sådant skydd kan utformas på olika sätt och med olika tekniska lösningar. Detaljplanen reglerar endast att ett integrerat skydd får anläggas, hur detta tillämpas beror på behov och lämplig metod. Eftersom en eventuell översvämning av cykeltrappan medför risk för järnvägstunneln säkerställs genom avtal att lämpliga åtgärder vidtas. Det innebär att även om detaljplanen inte kräver utan endast medger ett integrerat skydd säkerställs att skyddsåtgärder vidtas i genomförandeavtal kopplat till detaljplanen.

Översvämningssäkring ska ske i enlighet med Trafikverkets riktlinjer gällande åtgärder för översvämningssäkring för Västlänken. För mer information om översvämningssäkring se *PM Översvämningssäkring, Skyfallsutredning* samt i järnvägsplanens handlingar.

### **Geotekniska åtgärder**

Stabilitetsförhållandena inom planområdet är tillfredställande. Det föreligger därmed inga restriktioner/begränsningar efter färdigställd utbyggnad.

Generellt gäller att schakter inom området bör utföras inom temporära stödkonstruktioner för att minimera omgivningspåverkan. Schaktslänter och sponter ska anpassas efter jordlagrens uppbyggnad och hållfasthet, samt med beaktande av förekommande belastningar och pågående trafik intill schakt.

Belastningsökningar inom området (såväl permanenta som temporära), till följd av uppfyllnader eller grundvattensänkning, ska undvikas med avseende på risken att oönskade sättningar och sättningsdifferenser uppstår för planerade så väl som befintliga byggnader och anläggningar.

Nya byggnader och tyngre sättningsskänsliga konstruktioner grundläggs lämpligen med pålgrundläggning. Någon form av utjämning rekommenderas vid övergångar mellan pålade konstruktioner och omgivande mark, vid exempelvis uppgångar eller inom trafikerade ytor, för att hantera stora sättningsdifferenser. Utjämning kan exempelvis ske genom utspetsning med lättfyllning, länkplattor etcetera. Ledningar som ska anslutas till byggnader måste utformas så att de kan hantera/klara vissa påkänningar i form av rörelser. *Mer information om geoteknik se PM Geoteknik.* För mer information om grundläggningen av station Haga se järnvägsplan.

### **Förorenad mark**

Inom planområdet bedöms det inte finnas någon risk för att marken skulle vara olämplig för sitt planerade ändamål, enligt *PM Bedömd förekomst av*

markföroreningar och dess påverkan på detaljplanens genomförande. Ytterligare provtagningar i planarbetet krävs därför inte. I rapporten rekommenderas dock att kompletterande provtagningar utförs i eller inför byggskedet för att kunna göra en bedömning av föroreningssituationen, risker och merkostnader.

### Markradon

Berggrunden under Göteborg och längs Västlänkens sträckning består nästan uteslutande av lågradonförande bergarter så som gnejs. Lokala förekomster av stråk med högradonmark kan förekomma. Den radon som avgår till luft i tunnelsystemet bedöms kunna åtgärdas på ett sätt så att den tillgodoser satta luftföroreningskrav.

### Luftmiljö

I underlagsmaterialet, *Underlagsrapport Luftkvalitet 2014-09-01*, till den Miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram i arbetet med järnvägsplanen finns beräkningar för hur ventilationsschakt och tunnelmynningar kommer att påverka luftkvaliteten.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) överskrids inte varken för årsmedel eller för dygnsmedel vid något av schakten. Med hänsyn till resultaten har inga beräkningar gjorts för tryckutjämningschakten vid stationerna då dessa kommer att ge ungefär samma resultat som vid frånluftsschakten.

Schakt	Lokalt bidrag	Bakgrunds-halt	Årsmedel-värde	90-percentil dygnsvärde
Frånluft Haga 1	2	21	23	33
Frånluft Haga 2	2	21	22	33
<b>MKN</b>			<b>40</b>	<b>50</b>

*Halten PM10 (µg/m<sup>3</sup>) vid fyra olika ventilationsschakt. Ur "Kapitel 7. Luftkvalitet 2013-11-29, underlagsrapport till miljökonsekvensbeskrivning".*

I en rapport framtagen av Göteborgs Stads Miljöförvaltning, Beräkningar av halterna av PM 10 och NO<sub>2</sub> i närheten av Västlänkens stationslägen under drifttid 2014-01-29, konstateras att luften generellt kommer att bli bättre när Västlänken byggs, med undantag för de områden där tunnelmynningar placeras. Ingen tunnelmynning placeras inom planområdet vilket innebär att dagens nivåer av PM10 (partiklar) och NO<sub>2</sub> (kvävedioxid) inom planområdet inte kommer förändras avsevärt efter att detaljplanen genomförts. Ytterligare en rapport, Sammanfattning av luftutredningar för Västlänkens ventilationstorn och tryckutjämningschakt vid Hagastationen, bekräftar tidigare rapporter. I denna anges att luftkvaliteten inom planområdet kommer att klara MKN (miljö kvalitetsnorm) för PM10 (partiklar). Däremot kommer inte det lokala miljömålet att klaras. Läs mer i "Sammanfattning av luftutredningar för Västlänkens ventilationstorn och tryckutjämningschakt vid Hagastationen, Miljöförvaltningen Göteborgs Stad, september 2015, Utredningsrapport 2015:16".



Kartan visar hur olika typer av schakt inom planområdet är tänkt att placeras, arbetsmaterial daterat 2015-04-21 från Trafikverket.

## Buller

Detaljplanen säkerställer de befintliga trafikytorna/gatorna ovan mark. Bullersituationen kring och inom planområdet kommer inte att påverkas av den tillkommande spårtrafiken som ska passera området genom tunnel. Däremot kommer de pågående planerade justeringarna och ökningarna av kollektivtrafik ovan mark påverka bullersituationen.

De ekvivalenta nivåerna till byggnadsfasader angränsande till planområdet beräknas vara relativt oförändrade jämfört med dagsläget. Vissa skillnader kan däremot uppstå i den södra delen av Haga Kyrkoplan inom planområdet. Byggnader angränsande till planområdet påverkas inte heller av förändrade maxnivåer.

Planerad uppgång i Kungsparken beräknas få bullervärden, vid fasad, som överstiger 65 dBA ekvivalent nivå och 70 dBA i maxnivå. Särskild hänsyn till detta krävs vid projektering av byggnaden.

Planerad ny byggnad till Handelshögskolan får nivåer över 55 dBA ekvivalent men under 65 dBA ekvivalent nivå för samtliga våningsplan. Huvuddelen av byggnadens fasader får nivåer under 60 dBA ekvivalent nivå från våning fyra och uppåt. En tät anslutning till angränsande byggnader inom kvarteret kan förbättra bullernivåerna på gården. Den föreslagna byggnaden har ingen inverkan på befintliga bostäder längs Haga Kyrkogata, reflektioner från de övre våningsplanen ger endast en marginell påverkan. Korsningen Södra Allégatan / Sprängkullsgatan samt söderut längs med Sprängkullsgatan har fasader generellt ljudnivåer över 65 dBA, där den högsta ekvivalenta ljudnivån är 71 dBA. Ljudnivåer högre än 70 dBA uppnås på plan 1 och 2 längs med Södra Allégatan. Majoriteten (cirka 70 % av beräkningspunkterna för illustrerade hus) får ljudnivåer mellan 65 – 67 dBA längs med Sprängkullsgatan.

Övriga byggnader inom detaljplaneområdet vars fasader vetter mot Södra Allégatan, Parkgatan samt Sprängkullsgatan beräknas få ljudnivåer över 65 dBA generellt, varav majoriteten är högst 68 dBA och vissa punkter upp mot 72 dBA. Sammanfattningsvis beräknas inte bullernivåerna överstiga de som presenterats från Göteborgs stads bullerkartläggning, trots att planområdet breddats.

I korsningen Vasagatan/Haga Kyrkogatan beräknas ljudnivåerna uppnå 66 dBA på plan 1 och 2.

Riktvärden inomhus kan i princip alltid uppnås med hjälp av omsorgsfull dimensionering av fasadkonstruktion, fönster samt uteluftsdon, för mer information se *Trafikbullerutredning*.

### **Stomljud och vibrationer**

Inom planområdet finns risk för att stomljud och vibrationer uppkommer till följd av att tågtrafiken passerar i tunnel under mark. Åtgärder kommer att göras på tunnelns utformning i de delar där byggnation föreslås.

På plankartan regleras att tunneln för Västlänken ska grundläggas och utföras så att maximal ljudnivå inomhus i bostäder inte överskrider ljudnivån 30 dB(A)  $L_{max}$  (S) på grund av stomljud från järnvägsanläggning inklusive järnvägstrafik i tunnel. På plankartan regleras även att gällande riktlinjer för vibrationer i byggnad, 0,4mm/s vägd RMS inte får överskridas.

### **Elektromagnetiska fält**

I den miljömedicinska utredning som gjorts i samband med planarbetet anges att tågtrafiken i den planerade tunneln inte kommer att ge upphov till några extra sjukdomsfall på grund av elektromagnetiska fält.

Transformatorstationen på Haga Kyrkoplän bedöms inte ge någon påverkan på lekplatsen på Haga Kyrkoplän.

Transformatorstationen som föreslås söder om Handelshögskolan ges ett avstånd av två meter till Handelshögskolans lokaler. Med en rätt disponering av ytorna invändigt i transformatorstationen bedöms påverkan kunna minimeras så att ingen risk uppstår.



## Upphävande av strandskydd

Planområdet omfattas idag inte av strandskydd. Enligt övergångsbestämmelser till miljöbalken så inträder strandskydd vid ändring och upphävande av detaljplan, generalplan, stadsplan och byggnadsplan. Kommunen får upphäva strandskydd för ett område som avses ingå i en detaljplan, om det finns särskilda skäl och om intresset för att ta i anspråk ett område på det sätt som avses med planen väger tyngre än skyddsintresset.

Då strandskyddet är ett skydd av förbudskaraktär, krävs särskilda skäl för att upphäva skyddet genom planläggning. Planen får heller inte, oavsett om det finns särskilda skäl, upphäva strandskyddet om planen kan sägas strida mot strandskyddets syften, som består i att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Generellt strandskydd inträder för all mark inom planområdet som ligger 100 meter från Rosenlundskanalens strandlinje. Strandskyddet upphävas enligt skraffering på plankartan för ytor inom HUVUDGATA, LOKALGATA, TORG och kvartersmark C, P<sub>1</sub> och T<sub>1</sub>, liksom för mycket begränsade ytor inom PARK.

Strandskydd upphävs för de hårdgjorda ytorna i området som idag utgör allmän plats och används för gator, torg, kaj, parkering. Dessa ytor har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att de saknar betydelse för strandskyddets syften enligt 7 kap 18 c § 1. Detta gäller även ytor mellan trädrader i allén som är hårdgjorda och ianspråktagna för gång- och cykelstråk. Ytorna har haft liknande funktion sedan anläggandet av Kungsparken och gatustrukturen i området på 1800-talet.

För att tillgodose ett angeläget allmänt intresse enligt 7 kap 18 c § 5, som inte kan tillgodoses utanför området, upphävs strandskydd för ytor som krävs för Västlänken, dvs ytor för stationsuppgångar, lanterniner, tekniska anläggningar, kommunikations-, utrymnings- och angöringsytor. Västlänkens dragning genom området är beslutat i järnvägsplanen. Samma skäl föreligger för tillkommande ytor som krävs för att utveckla en tillgänglig och trygg bytespunkt, säkerställa god framkomlighet för kollektivtrafik samt gång och cykel i området. Det innebär framförallt att befintliga hårdgjorda trafikytor, med anor från 1800-talet, så lite som möjligt utvidgas inom anslutande parkytor, oftast sådana som även påverkas av Västlänkens byggnation. För dessa funktioner finns inga alternativa placeringsmöjligheter, som inte skulle innebära en ännu större påverkan på kulturmiljön i området. Här ingår även ytan söder om Norra Allégatan som behövs för att i enlighet med trafikförslaget säkerställa tillräckligt utrymme för cykel i ett av Göteborgs viktigaste cykelstråk. Gångytan strax öster om kvartersmarken i Kungsparken tillhör en helhetslösning avseende den nya bytespunktens funktion, säkrar erforderliga kommunikationsytor mellan de olika kollektivtrafikslag och ett genomgående gångstråk. Ytan som behövs för trappan ner till ett cykelgarage på station Hagas mellanplan och anslutande kommunikationsyta kan inte heller tillgodoses utanför området.

I de övriga delarna där strandskydd inträder kommer dispens från strandskydd krävas exempelvis inom PARK för anläggandet av en ny gångbro och gångstig som ansluter till denna. För dessa kan åberopas att området behöver tas i anspråk för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området enligt 7 kap 18 c § 3. Det aktuella läget för en gångbro kompletteras

befintliga stråk och ger en större finmaskighet i rörelsemönstret genom området. Funktionen kompletterar den befintliga parkens användning och kan bidra till en större integration i ett grönt stråk mellan universitetsområden vid Pedagogen och vid Handelshögskolan. Anläggningen innebär inte att ett allemansrättsligt område tas i anspråk, eller hindrar vistelse vid vattenområdet. Tvärtom ökar den förslagna åtgärden den allmänna tillgängligheten och bedöms inte påverka de naturmässiga förutsättningarna i området negativt enligt strandskydd eller parkens värden.

### **Kompensationsåtgärder**

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.

På grund av de höga naturvärdena i området är det av största vikt att undvika nedtagning av och skador på träd. De träd som ändå måste tas ned ska kompenseras, i första hand inom närområdet. Kompensationsåtgärderna bör hanteras med ett samlat grepp. Området har stor betydelse för rekreation och kan sägas vara ett utav flera kärnområden för Göteborgs själ.

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 tagit fram ett underlag när det gäller behov av kompensationsåtgärder.

I arbetet har det konstaterats att den största generella påverkan på både rekreation- och upplevelsevärdet samt på växt- och djurliv, är minskningen av parkytan och nedtagning av stora gamla hålträd. Detta leder sammantaget till att behov av kompensationsåtgärder föreligger, samtidigt som det inom planområdet eller i anslutning till detta inte går att göra några erforderliga kompensationsåtgärder för förlust av de stora träden och dess bidrag till ekosystemtjänsterna.

I planarbetet har en av de viktigaste frågorna varit att minska påverkan på trädmiljöerna, och de åtgärder som gjorts har på många sätt mildrat effekterna av de förlorade värdena. Genom åtgärder i planarbetet såsom förtydligande och stärkande av viktiga stråk och skapande av nya kopplingar och funktioner har det rekreativa värdet på flera ställen stärkts. Tillskottet av funktioner och offentliga rum som de nya stationerna innebär kan också bidra till det rekreativa värdet. Genom de utformnings- och gestaltungsprinciper som införs höjs också kvalitén och värdet på torg och allmänna platser inom planområdet.

I nära anslutning till planområdet, strax norr om Rosenlundskanalen, kommer en del av den allmänna platsen påverkas av Västlänkens byggnation och ett förslag har tagits fram som visar på hur dessa ytor ska återställas efter byggtid. De berörda förvaltningarna är eniga om att utnyttja möjligheten till göra en mer stadsmässig trafikutformning, med bättre utrymme för gående och cyklister. Del av

Hvitfeldtsplatsen föreslås omvandlas till en torgyta för möten och aktiviteter med bättre kopplingar till omgivningen, inte minst kajen. Några träd planteras i klungan längs med gatan och stärker de gröna inslagen på denna sida Rosenlundskanalen. Hvitfeldtsplatsen har goda funktionella och visuella kopplingar till planområdet. Upprustning av dessa ytor kan bidra till att stärka rekreations-, upplevelse- och naturvärden i ett större sammanhang. Förslaget har Trafikkontoret prövat i en genomförandestudie som, tillsammans med genomförandestudie för denna detaljplans trafikförslag, har godkänts av Trafiknämnden den 27 september 2018.

## **Huvudmannaskap och ansvarsfördelning**

### **Anläggningar inom allmän plats**

Allmän plats i form av lokalgator, huvudgator, park och torg finns i detaljplanen. Detaljplanen föreskriver att Göteborgs Stad är huvudman för allmän plats och ansvarar för framtida drift och underhåll. För utbyggnad ansvarar dels Trafikverket och dels Göteborgs Stad.

Gränsdragningen för ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och Göteborgs Stad gällande återställande och utbyggnad av allmän plats regleras i kommande genomförandeavtal.

### **Anläggningar inom kvartersmark**

Trafikverket ansvarar för utbyggnad av järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar. Ansvarsfördelningen mellan respektive fastighetsägare ovan mark och Trafikverket bör säkerställas i avtal mellan parterna innan antagandet av detaljplanen.

Trafikverket ansvarar för utbyggnad av stationsbyggnad på Pusterviksplatsen.

Akademiska Hus ansvarar för nybyggnation på fastigheten Haga 22:1 och för att flytt av transformatorstation inom fastigheten Haga 22:1 genomförs.

Västrafik har fått en markanvisning för byggnation på kvartersmarken norr om buss- och spårvagnshållplatsen.

Ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och Göteborgs Stad gällande utbyggnad och drift av kvartersmark för cykelgarage och dess uppgång regleras i kommande stationsavtal.

Göteborgs Stad genom Kretslopp och vatten kommer att samordna ansvaret för ny återvinningsplats med Förpacknings- och tidningsinsamlingen.

### **Anläggningar inom vattenområde**

Göteborgs Stad genom trafikkontoret ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom vattenområde.

### **Anläggningar utanför planområdet**

Flera detaljplaner tas fram för Västlänken. Den framtida järnvägsanläggningen ligger dels inom Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt med mera och dels inom Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal. Båda detaljplanerna antogs av Kommunfullmäktige i

januari 2016 och har vunnit laga kraft i februari 2018. Järnvägsanläggningen finansieras genom Västsvenska paketet.

Detaljplaner tas också fram för de planerade stationerna vid Centralen och Korsvägen.

### **Drift och förvaltning**

Trafikverket ansvarar för drift och förvaltning av järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar. Göteborgs Stad genom trafikkontoret ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats för gata och torg, samt av vattenområde. Göteborgs Stad genom park- och naturförvaltningen ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats park. Respektive fastighetsägare ansvarar för drift och förvaltning inom kvartermark.

### **Fastighetsrättsliga frågor**

#### **Mark ingående i allmän plats, inlösen**

Detaljplanen medför en rättighet och skyldighet för kommunen att lösa in mark utgörande allmän plats. Berörda fastigheter framgår av fastighetsrättsliga konsekvenser. Mark som är utlagd som allmän plats överförs till angränsande kommunala fastigheter och förutsätts ske utan ersättning för de fastigheter som erhåller byggrätter enligt detaljplanen.

#### **Mark och utrymme avsedd för järnvägsändamål**

En fastställd järnvägsplan ger Trafikverket rätt samt skyldighet att lösa in mark och utrymme som behövs permanent för järnvägsändamål, med ägande- eller servitutsrätt.

Enligt detaljplaneförslaget redovisas mark/utrymme för järnvägsändamål inom delar av samtliga fastigheter inom detaljplaneområdet.

En fastställd järnvägsplan ger även Trafikverket rätt att tillfälligt ta i anspråk mark och utrymme som behövs under byggtiden. Järnvägsutbyggnaden och dess påverkan på fastigheter redovisas mer utförligt i järnvägsplanen.

#### **Fastighetsbildning**

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen.

3D-fastighetsbildning görs för den nya järnvägstunneln och underjordiska stationen. I denna kan bland annat följande komma att inkluderas:

- Ventilations- och serviceschakt.
- Underjordiska volymer för resenärer och järnvägsdriften, till exempel spårtunnlar, plattformar, ytor för resenärsservice, teknikutrymmen, cykelparkering under mark samt vertikala och horisontella transporter.
- Skyddszon runt tunnlar för att hindra schaktning, borrhning, pålning och andra åtgärder som kan skada dem.

Delar som inte kommer att ingå i järnvägstunnelfastigheten, men som kommer att tillhöra denna kan komma att säkerställas genom bildande av servitut för uppstickande delar ovan mark. Den detaljerade avgränsningen av vad som ska säkerställas med servitut får studeras vidare.

För kvartersmark avsedd för stationsuppgångar kan nya fastigheter bildas. 3D-fastighetsbildning kan komma att ske för ny stationsfastighet i Handelshögskolan.

Ny ledningsrätt för transformatorstation kan komma att bildas inom fastigheten Haga 22:1 och befintlig ledningsrätt upphävs. Alternativt omprövas befintlig ledningsrätt.

Före beviljande av bygglov för byggnader, ventilationsschakt och tekniska anläggningar ska erforderlig fastighetsbildning av dessa vara genomförd.

Underjordiska uppgångar inklusive hissar och rulltrappor är anmälningspliktiga. Anmälan görs i samband med bygglovsansökan.

### **Gemensamhetsanläggningar**

Gemensamhetsanläggningar kan komma att bildas för funktioner som ska vara gemensamma för Trafikverkets järnvägstunnelfastighet och stationsfastigheten vid buss- och spårvagnshållplatsen.

Gemensamhetsanläggningar kan komma att bildas för funktioner som ska vara gemensamma för Trafikverkets fastighet och Akademiska Hus fastighet för stationen i Handelshögskolan.

### **Servitut**

Servitut kan komma att bildas för att säkerställa resenärspassage till stationsbyggnader och tillgång till allmän plats för järnvägsfastigheten. Härskande fastighet blir Trafikverkets järnvägstunnelfastighet och tjänande fastighet blir respektive stationsbyggnadsfastighet.

Servitut kan komma att bildas för delar av järnvägsanläggningen som inte ligger inom järnvägsfastigheten, exempelvis ventilations- och serviceschakt samt lanterniner. Härskande fastighet blir då Trafikverkets järnvägstunnelfastighet och tjänande fastigheter blir de fastigheter där de aktuella anläggningsdelarna ligger.

Servitut kan även komma att bildas för skyddszon och för grundkonstruktioner. Härskande fastighet blir Trafikverkets järnvägstunnelfastighet och tjänande fastigheter blir de fastigheter som innefattar skyddszon eller grundkonstruktioner för järnvägstunneln.

Rättighet för teknisk anläggning kan komma att bildas inom kvartersmark.

### **Ledningsrätt**

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge. De delar av befintliga allmänna ledningsområden som hamnar på kvartersmark till följd av den nya detaljplanen ska säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare.

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandeavtalet att exploatören utan ersättning ska upplåta ledningsrätt för erforderliga ledningar och nätstationer inom kvartersmark till förmån för kommunen, kommunala bolag och privata ledningsägare. Ledningsägare är dock skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa Göteborgs stad avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

Inom områden som på plankartan markerats med E kan tekniska anläggningar placeras. Dessa kan säkerställas med ledningsrätt alternativt avstyckas till egna fastigheter.

Befintlig ledningsrätt inom den del av fastigheten Haga 22:1 som berörs av detaljplanen kan komma att omprövas, alternativt kan ny ledningsrätt för transformatorstation komma att bildas och befintlig ledningsrätt upphävas.

### **Byggnad på ofri grund**

Göteborgs Domkyrkopastorat äger en byggnad på ofri grund på kommunens fastighet Haga 715:15. En underjordisk volym i den del av Haga 715:15 där byggnaden står kommer ingå i den 3D-fastighetsbildning för järnvägstunnel som görs.

### **Ansökan om lantmäteriförrättning**

Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för eventuell 3D-fastighetbildning, servitut och eventuella gemensamhetsanläggningar med anledning av stationsuppgång i Handelshögskolan bör regleras i avtal mellan Akademiska Hus och Trafikverket.

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt, ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för ledningsrätt för transformatorstation inom fastigheten Haga 22:1 bör regleras i avtal mellan Göteborg Energi och Akademiska Hus.

Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i genomförandeavtal mellan Göteborgs Stad och Trafikverket samt mellan Göteborgs Stad och Västtrafik.

### **Fastighetsrättsliga konsekvenser**

#### *Pustervik 711:1*

Del av fastigheten regleras genom 3D-fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten. Del av fastigheten kan komma att avstyckas till ny stationsfastighet vid Pusterviksplatsen. Alternativt bildas ett servitut för tunnel/uppgång/schakt på fastigheten.

#### *Haga 715:15*

Del av fastigheten regleras genom 3D-fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten. Kvartersmark inom fastigheten kan komma att avstyckas, bland annat för att bilda ny stationsfastighet norr om planerad buss- och spårvagnshållplats. Servitut för tunnel/uppgång/schakt kan komma att bildas på fastigheten. Kvartersmark för samlingslokal, kyrka redovisas kring Hagakyrkan.

#### *Vasastaden 710:44*

Del av fastigheten regleras genom 3D-fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten. Del av fastigheten kan komma att regleras till ny stationsfastighet norr om buss- och spårvagnshållplatsen.

*Haga 22:1*

Del av fastigheten regleras genom 3D-fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten. Del av fastigheten kan genom 3D-fastighetsbildning komma att regleras till ny stationsfastighet i nordöstra hörnet av Handelshögskolan. Alternativt bildas ett servitut för tunnel/uppgång/schakt på fastigheten. Ledningsrätt för transformatorstation kan komma att bildas och befintlig ledningsrätt upphävs, alternativt omprövas. Del av fastigheten regleras till Göteborgs Stads fastighet Haga 715:15 för allmän plats "lokalgata".

*Haga 715:32*

Del av fastigheten regleras genom 3D-fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.

*Inom Vallgraven 701:27*

Del av fastigheten regleras genom 3D-fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.

**Avtal****Befintliga avtal som berörs**

Kretslopp och vatten har ett arrendeavtal för återvinningsstation på Göteborgs Stads fastighet Haga 715:15.

Göteborgs Stads Parkerings AB har arrendeavtal för parkering på Göteborgs Stads fastighet Pustervik 711:1.

Göteborg Energi Nät AB har ett arrendeavtal för transformatorstation på Göteborgs Stads fastighet Haga 715:15.

Samtliga tre ovannämnda arrendeavtal kan komma att bli berörda av Trafikverkets permanenta eller tillfälliga markbehov. I dessa fall kontaktar Trafikverket Göteborgs Stad, genom fastighetskontoret, för att diskutera hur frågan ska hanteras. Vissa av avtalen kan komma att behöva sägas upp eller omförhandlas.

Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län är tecknat mellan Västra Götalandsregionen och berörda kommuner. Avtalet reglerar bland annat fortsatt utveckling, fakturering och ansvarsfördelningen mellan parterna gällande anläggningar och infrastruktur.

Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige, fortsättningsvis benämnt Medfinansieringsavtalet, är tecknat mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund.

Avtal om genomförande av Block 1 med tillägg till avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige, fortsättningsvis benämnt Blockavtal 1, är tecknat mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund. Blockavtal 1 reglerar organisation för Västsvenska paketet samt finansiering för kostnadsökning som bedömts uppkomma sedan Medfinansieringsavtalet tecknades.

Avtal om genomförande av Block 2 samt om förlängning av avtal om genomförande av Block 1 med mera, fortsättningsvis benämnt Blockavtal 2, är tecknat mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund. Blockavtal 2 reglerar organisation för Västsvenska paketet med fokus på projekt som genomförs eller påbörjas under perioden 2014-2016.

Projektavtal Västlänken: Byggnation Projekt 102 är tecknat mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund. Projektavtalet reglerar omfattning, finansiering, genomförande och färdigställande av Västlänken.

Genomförandavtal för Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt med mera samt Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal har tecknats mellan Göteborgs Stad och Trafikverket angående genomförande av dessa detaljplaner.

Tillägg till genomförandavtal är tecknat mellan Trafikverket och Göteborgs Stad. Avtalet hanterar återstående frågor från genomförandavtalet för järnvägstunneln (ovanstående avtal). Dessa är grundläggning, förberedelser för fyrsparstationer, personalkostnader samt det fortsatta arbetet angående ansvar för och ägande av olika delar av den blivande stationen.

Genomförandavtalet reglerar även delvis åtgärder som görs med stöd av detaljplanen för station Haga.

Avtal har tecknats mellan Trafikverket och Göteborgs Stad angående markundersökningar som behöver göras innan byggnation.

Avtal har tecknats mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom fastighetskontoret, angående mätpunkter för grundvatten på kvartersmark och mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom trafikkontoret, angående mätpunkter för grundvatten på allmän plats.

Göteborgs Stad och Trafikverket har tecknat avtal om köp av 3D-utrymme för tunnel samt servitut för grundläggning.

Avtal har tecknats mellan Trafikverket och Göteborgs Stad angående "Avveckling av spårfunktioner å Gullbergsvass jämte nyanläggning i annat läge".

En avsiktsförklaring har tecknats mellan Trafikverket och Akademiska Hus gällande stationsuppgången inom fastigheten Haga 22:1.

### **Avtal mellan Göteborgs Stad och Trafikverket**

Separat genomförandavtal för station Haga har tecknats mellan Göteborgs Stad och Trafikverket.

Göteborgs Stad och Trafikverket har för avsikt att teckna en överenskommelse om fastighetsbildning med mera.

Göteborgs Stad och Trafikverket har tecknat avtal angående arbetsområden inom kvartersmark och allmän platsmark.

Ytor för räddningstjänstens typfordon ska regleras i en överenskommelse mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom trafikkontoret.



Göteborgs Stad och Trafikverket har för avsikt att teckna överenskommelse om återställning av arbetsytor och åtgärder på blivande allmän plats.

#### **Avtal mellan Göteborgs Stad och Västtrafik**

Ett markanvisningsavtal har träffats mellan Göteborgs Stad och Västtrafik gällande ny stationsfastighet norr om buss- och spårvagnshållplatsen. Kvartermarken avses överlåtas till Västtrafik. Ett genomförandeavtal ska tecknas mellan parterna som reglerar kostnader och parternas åtaganden under genomförandet av detaljplanen. Avtal gällande allmänna toaletter inom kvartermarken samt avfallshantering kan komma att tecknas mellan Västtrafik och Göteborgs Stad genom Park- och naturförvaltningen.

#### **Avtal mellan Göteborgs Stad och Akademiska Hus AB**

Exploateringsavtal har tecknats mellan Göteborgs stad och Akademiska Hus. Avtalet reglerar parternas åtaganden under genomförandet av detaljplanen, så som eventuellt avstående av mark till allmän plats, fördelning av exploateringskostnader och utbyggnad av allmän plats med mera.

Avtal angående avstående av ersättningskrav på Göteborgs stad på grund av att skyddsbestämmelser och rivningsförbud införs för fastigheten Haga 22:1 ska träffats mellan Göteborgs stad och Akademiska Hus.

#### **Avtal mellan Trafikverket och Akademiska Hus**

Avtal bör tecknas mellan Trafikverket och fastighetsägaren Akademiska Hus gällande fastighetsbildning, flytt av transformatorstation, byggnation med mera inom Handelshögskolans fastighet Haga 22:1

#### **Avtal mellan Trafikverket och Västtrafik**

Avtal kan komma att tecknas mellan Trafikverket och Västtrafik gällande ny stationsbyggnad norr om planerad buss- och spårvagnshållplats då en av Trafikverkets stationsuppgångar avses placeras i byggnaden.

#### **Avtal mellan ledningsägare och Trafikverket**

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med Trafikverket avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Avtal avseende omläggning av ledningar ska tecknas mellan ledningsägaren och Trafikverket. Överenskommelsen kring kostnader och utförande som finns i Blockavtal 1 ska ligga till grund för sådana avtal.

#### **Avtal mellan ledningsägare och Göteborgs Stad**

Inom kommunägda fastigheter kan finnas ledningar som omfattas av markupplåtelseavtal mellan Göteborg Stad och Göteborg Energi som reglerar Göteborgs Energikoncernens ledningar inklusive tillbehör i Göteborgs Stad.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med Göteborgs Stad/exploatören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och Göteborgs

Stad/exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

### **Avtal mellan Göteborgs Stad och övriga fastighetsägare samt ägare till hus på ofri grund**

Avtal angående avstående av ersättningskrav på Göteborgs Stad på grund av att skyddsbestämmelser och rivningsförbud införs för fastigheterna/byggnaderna har träffats mellan Göteborgs stad och fastighetsägaren till Haga 715:32.

Avtal gällande skötsel av fasad mm bör tecknas mellan Göteborgs stad, genom Park- och naturförvaltningen och Göteborgs Domkyrkopastorat.

### **Dispenser och tillstånd**

Ansökan om vattenverksamhet krävs för grundvattenpåverkan längs med hela järnvägstunneln och för åtgärder i anslutning till Rosenlundskanalen. Trafikverket ansvarar för ansökan om vattendom hos Miljödombstolen för samtliga delar kopplade till Västlänkens och stationens utbyggnad. Trafikverkets ansökan om vattenverksamhet omfattar även uppgången från cykelgarage i planområdets norra del. Det kan även krävas anmälan alternativt tillstånd för eventuella förstärkningsarbeten längs kanalen. Göteborgs stad ansöker om vattendom för de delar av detaljplanen som omfattar stadens egna arbeten, till exempel gångbron över Vallgraven om det blir aktuellt med åtgärder som kräver detta.

Området norr om Parkgatan ingår i fornlämning för befästningsmur (RAÄ G216:1) som påverkas av den planerade järnvägen. Länsstyrelsen fattar beslut om eventuella förundersökningar och slutundersökningar för fornlämningen. Det är förbjudet att utan särskilt tillstånd från länsstyrelsen rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, planteringar eller på annat sätt ändra eller skada en fast fornlämning. Trafikverket ansvarar för och bekostar eventuella undersökningar för sina åtgärder, medan staden ansvarar för och bekostar eventuella undersökningar för de åtgärder/markingrepp som Staden avser att utföra och som ligger utanför Trafikverkets anläggning.

Hagakyrkan inklusive kyrkotomt är skyddad enligt kulturmiljölagen. Med kyrkotomt avses ett markområde kring kyrkobyggnaden som är av betydelse för kyrkobyggnadens funktionella och miljömässiga sammanhang. Ingrepp och förändringar i såväl kyrkobyggnaden som tillhörande kyrkotomt får inte göras utan särskilt tillstånd från länsstyrelsen.

En dispens från fridlysningsföreskrifter (artskyddsförordningen) kan bli aktuell för vissa djur- och växtarter. Beviljad dispens från det generella biotopskyddet krävs för att avlägsna delar av allén. När järnvägstunneln byggs kommer ett flertal träd i allén att påverkas. De flesta av träden som påverkas kommer att flyttas tillfälligt och sedan flyttas tillbaka. Flera äldre träd bedömer man inte kunna flytta. Dessa kommer att tas ned och ersättas med nya träd, så likvärdiga resten av allén som möjligt. För att möjliggöra in- och utfart genom allén till angöringsytan väster om uppgången på Pusterviksplatsen kan avståndet mellan trädparen behöva justeras något. Exakt utformning kommer att studeras i senare skede.

Dispens för ingrepp i allé har beviljats av Länsstyrelsen 2108-05-28. Dispensen avser flytt av träd som krävs för angöring till station Hagas uppgång på Pusterviksplatsen med tillhörande justering av gata. Dispensen förutsätter att detaljplanen vinner laga kraft. Länsstyrelsen har även 2018-06-07 gett tillstånd till det ingrepp i fornlämning som krävs i samband med dessa åtgärder. Tillståndet är förenat med villkor om arkeologisk undersökning i form av schaktningsövervakning.

## Tidplan

Då denna detaljplan avser att ersätta *Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken* och *Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal*, i de delar som berörs, är tidplanen för denna detaljplan beroende av dessa detaljplaner.

*Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken* och *Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal* har godkänts av byggnadsnämnden 2015-09-29 och antagits av kommunfullmäktige 2016-01-28. Planerna har vunnit laga kraft 2018-02-23. Järnvägsplanen för Västlänken fastställdes i april 2016 och har vunnit laga kraft i juni 2017.

För detaljplanen för station Haga gäller nedanstående tidplan:

Samråd: fjärde kvartalet 2014

Granskning: tredje kvartalet 2016

Antagande: första kvartalet 2019

Om detaljplanen inte överklagas fastställs den fyra veckor efter antagande.

Tidplanen är preliminär och förutsätter att inga oförutsedda utredningar kommer att krävas samt att detaljplanen inte överklagas.

Byggstart: 2018

Färdigställande: 2026

## Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med detaljplanen. En detaljplan kan ändras under löpande genomförandetid om ändringen behövs på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt. Denna ändring syftar till att utveckla utformningen av stationen ovan mark, där viktiga allmänna funktioner och passager behöver förtydligas och där en utökad bearbetning av skyddet för kulturmiljön i syfte att minska skadan på riksintresset görs. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills Göteborgs Stad tar fram ny detaljplan eller ändrar gällande detaljplan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga detaljplanen.

## Planens genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från det datum då detaljplanen vunnit laga kraft.

## Överväganden och konsekvenser

Detaljplanens genomförande innebär att två riksintressen kommer att påverkas, riksintresse för kulturmiljövården samt riksintresse för framtida kommunikation.

Inom planområdet möts och samspelar flera olika karaktärer av riksintresset för kulturmiljövården Göteborgs innerstad. Inte minst den gröna kilen, Kungsparken och Haga Kyrkoplan, är känslig för de förändringar som planens genomförande innebär.

Västlänken är ett utpekat riksintresse för framtida järnväg och utpekat i gällande översiktsplan som en del i utvecklingen av staden. Detaljplanen medger en utveckling av kollektivtrafiken i staden genom en utvecklad bytespunkt vid nuvarande spårvagnshållplats. Därmed blir Västlänken en del i en hållbar och robust framtida kollektivtrafiklösning. I enlighet med stadens riktlinjer föreslås i detaljplanen bättre stråk för gång- och cykeltrafik genom en omdisponering av trafikutrymmena inom befintliga gator.

Den huvudsakliga avvägningen mellan riksintressena hanterades i regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kapitlet miljöbalken, daterad 2014-06-26. Länsstyrelsen tillstyrkte järnvägsplanen för Västlänken 2015-08-26 med bedömningen 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. Med utgångspunkt i stadens översiktsplan och antagna strategier har även stadsbyggnadskontoret gjort bedömningen att den föreslagna markanvändningen är den långsiktigt mest hållbara, i enlighet med den avvägning som ska göras enligt Plan- och bygglagen.

Detaljerade avvägningar mellan riksintresse för kulturmiljövård och kommunikationer görs också i denna detaljplan. Detaljplanen reglerar placering av och storleken på uppgångar och tekniska anläggningar samt utformningen tillhörande Västlänken. De norra uppgångarna placeras i park- och kajstråket längs Vallgraven medan den södra integreras i befintlig kvartersstruktur. Placeringen av uppgångarna hänger ihop med stationsområdet och järnvägen under mark, vilket innebär att möjligheten att välja andra lägen för uppgångar och stationsbyggnader ovan mark är begränsade. Staden har tillsammans med Trafikverket studerat alternativa placeringar, och valt gällande placeringar utifrån påverkan på kulturmiljö, funktion och läge i förhållande till kollektivtrafik och gång- och cykelstråk.

Stationsbyggnaderna i planområdets norra del med tillhörande tekniska utrymmen kommer att påverka riksintresset för kulturmiljön negativt. Den negativa påverkan beror framförallt på att byggnationen av järnvägstunneln sker i schakt, vilket innebär att delar av parkmiljön med stora uppvuxna träd påverkas. Stationsbyggnader, anläggningar och den utökade bytespunkten innebär att parkmiljöerna inte kan återskapas och återplanteras till dagens utseende. Genomförandet av detaljplanen för station Haga bedöms vidare sammantaget medföra mycket stora negativa konsekvenser för naturmiljön inom planområdet i form av påverkan på områdets trädmiljöer och enskilda träd, som förutom värdet i sig också har stor betydelse för lav- och vedsvampsfloran samt områdets fågelliv. Detaljplanen innehåller samtidigt skyddsbestämmelser som innebär att parkmiljön inklusive trädbeståndet skyddas, något som idag helt saknas i gällande stadsplan.

Arbetet med detaljplanen har haft som utgångspunkt att bevara, skydda och minimera en påverkan på kultur- och parkmiljön samtidigt som Västlänkens station Haga möjliggörs. Planen ställer höga gestaltningskrav på nyttillkommande byggnader och byggnadsverk samt på utformningen av allmän plats. Utgångspunkten är hänsynstagande till kulturmiljön i respektive specifika sammanhang. Detaljplanen reglerar utformningen genom ett flertal gestaltningsprinciper kopplade till plankartan och till gestaltningsprogram (se tidigare avsnitt i planbeskrivningen under *Detaljplanens innehåll och genomförande, utformning och gestaltning*). Parkmiljöerna och byggnader inom planområdet skyddas i detaljplanen. I arbetet med förslaget har man så långt som möjligt beaktat de förslag till åtgärder för att minska påverkan på kulturmiljön som förekommit i kulturmiljöbilagorna i tidigare skeden av denna plan och även ÄDP för järnvägstunneln.

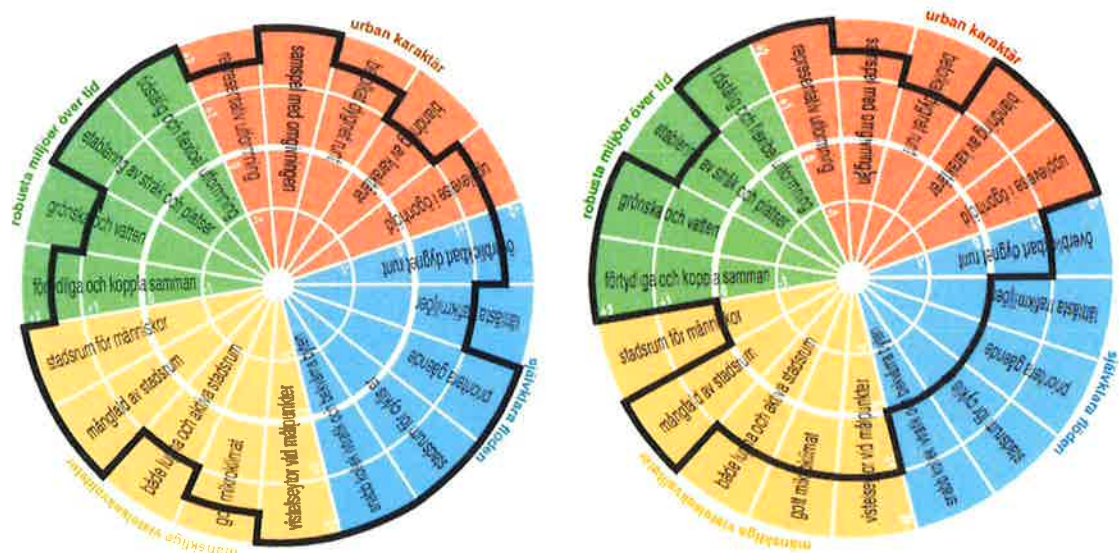
Den bytespunkt för kollektivtrafik som i nuläget består av spårvagnshållplatsen Hagakyrkan kommer i och med detaljplanens genomförande att få en utökad funktion. Hagakyrkan kommer att bli en bytespunkt även för pendeltåg och buss. Detta innebär att tre olika kollektivtrafiklösningar kan samsas på ett koncentrerat område. Den negativa påverkan på kulturmiljön och på stadens offentliga rum från kollektivtrafiken begränsas genom att utrymmen koncentreras.

I övriga delar av planområdet har kulturmiljön bedömts ha företräde vid avvägning mellan riksintresse för kulturmiljövård och allmänna intressen såväl som exploateringsintressen. Det upplevs i bevarandet av den historiska kvartersstrukturen med dess gatubredder.

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 stadsplanstrukturen. Placeringen ska också skapa gena och logiska stråk mellan plattformar och markyta. Den utökade bytespunkten med bra kopplingar mellan olika kollektivtrafikslag innebär dock att ytor som skadas genom schaktning inte kan återställas till nuvarande utseende. 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. Den storlek som medges för stationsbyggnaderna har studerats ingående, och den yta som medges baseras på behovet att skapa en säker och trygg anläggning där det finns möjlighet till resenärsservice som också kan bidra till att stödja de sociala funktionerna i parken.

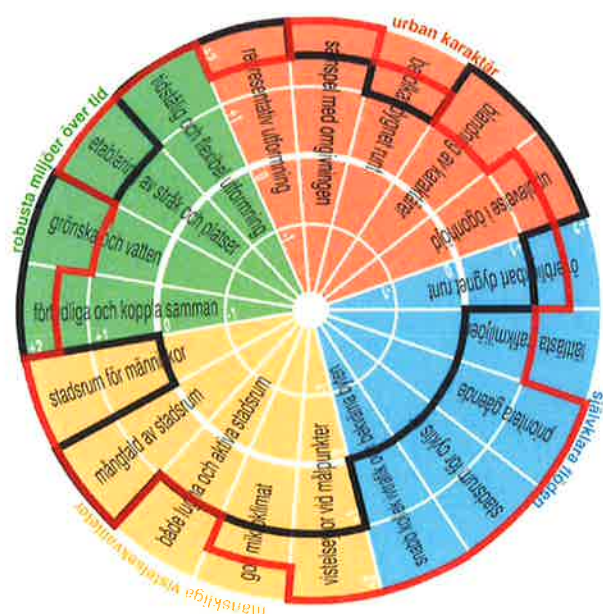
Som ett stöd i arbetet med utformningen och överväganden kring gestaltning och placeringar har Staden tagit fram Kvalitetsprogram för detaljplanerna.

I *Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken, järnvägstunnel och stationerna Centralen, Haga, Korsvägen* har fyra riktlinjer tagits fram: Urban karaktär, självklara flöden, mänskliga vistelsekvaliteter samt robusta miljöer över tid. Inom varje riktlinje finns fyra eller fem indikatorer som kan mätas kvalitativt och därmed ge en bild av platsens kvalitet i nuläget, jämfört med platsens framtida kvaliteter.



Till vänster visas utvärderingen av nuläget med svart markering för planområdet, till höger utvärderingen av planförslaget inför granskning. Högre poäng i det högra jämfört med det vänstra programmet visar att planförslaget bedöms avsevärt förbättra platsens kvaliteter.

Kvalitetsrosen visar på att grönstruktur samt blåstruktur kommer att påverkas negativt av planförslaget. Blandningen av karaktärer samt upplevelser i ögonhöjd kommer att påverkas negativt av planförslaget. Däremot kommer flöden för fotgängare och cyklister förbättras i och med planförslaget. Förslaget innebär även att kollektivtrafikflöden kommer att bli mer effektiva och byten kommer att ske på ett smidigare och mer trafiksäkert sätt än i nuläget. Sammantaget visar resultatet av analysen av granskningsförslaget god överensstämmelse med tidigare bedömning. Planförslaget stödjer bevarande av de befintliga kvaliteterna och syftar till att åtgärda brister.



Bilden visar nuläge (svart linje) samt planförslaget (röd linje) i en och samma kvalitetsros.

## Nollalternativet

Nollalternativet är ett referensalternativ för att bedöma detaljplanens föreslagna markanvändning med avseende på miljöeffekter och konsekvenser.

Om Västlänken inte byggs kommer Göteborg att bli ett mindre lättillgängligt regioncentrum. Människor kommer i högre utsträckning att välja/tvingas att resa med bil och buss istället för tåg, vilket medför ökade ytanspråk i staden. Göteborg kommer då inte att kunna erbjuda en lika attraktiv och tät stadsmiljö som man avser i Översiktsplan Göteborg och Vision Älvstaden.

Utan Västlänken kommer de regionala kollektivtrafikresorna att fortsätta ha Centralstationen som ett starkt nav. Byten till lokala kollektiva färdmedel kommer därför fortsätta att vara koncentrerade till Centralstationen.

Möjligheterna till ny bebyggelse i Göteborg kommer att begränsas om Västlänken uteblir. Utbyggnadstakten och intresset för att bygga i Göteborg och hela regionen kommer då att sjunka avsevärt. Göteborg får därigenom svårt att ta sitt ansvar som motor för regionens utveckling.

Nollalternativet är således hämmande och medför negativa konsekvenser för den regionala utvecklingen. Eftersom detta får stort genomslag i både staden och regionens strategiska arbete bedöms de negativa effekterna som mycket stora. *Mer om nollalternativet finns att läsa och jämföra i planens Miljökonsekvensbeskrivning.*

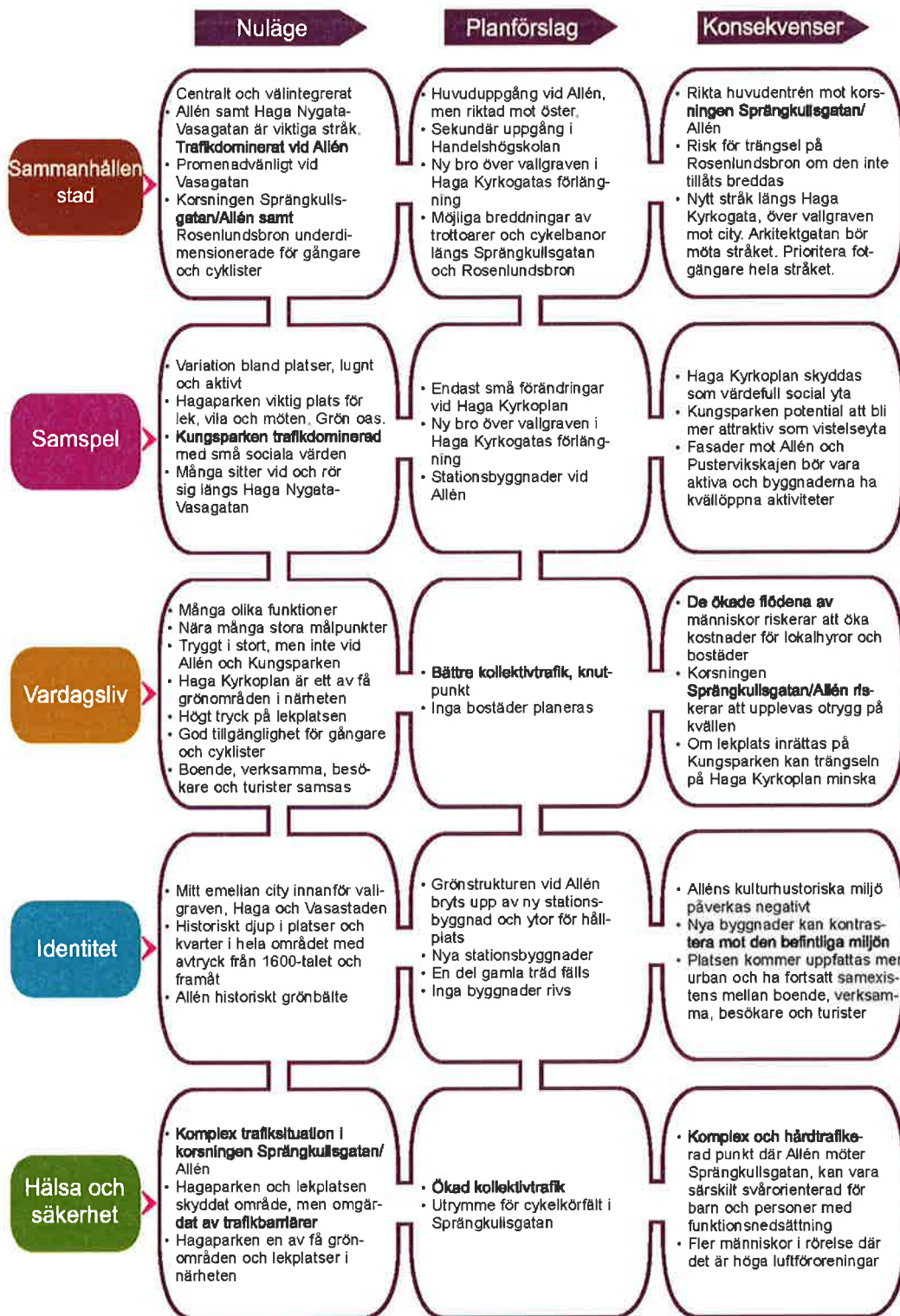
## Sociala konsekvenser och barnperspektiv

I arbetet med Västlänken har en analys av sociala konsekvenser och barnperspektivet genomförts, *Sociala konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, Detaljplaner för Västlänken, station Haga, 2014-09-26.*

Av den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen framgår att en stationsetablering enligt förslaget skapar en ny knutpunkt i kollektivtrafiknätet med ett ökat resenärsantal och nya rörelseflöden. Planområdet och närliggande målpunkter blir mer tillgängliga både för stadens invånare och för besökare och pendlare. Ökad tillgänglighet och ett större besöksunderlag kan i sin tur bidra till ökad attraktionskraft, dels för företags- och verksamhetsetablering men också för inflyttning.

Nedan följer en kort sammanfattning gällande planens konsekvenser från konsekvensanalyserna.

I Trafikverkets *Sociala konsekvensanalys (2015-09-01)*, som tagits fram för järnvägsplanen framgår att Västlänken kommer att stärka möjligheterna för olika grupper att resa och mötas vilket gynnar samspel och integration. Samtidigt kan boendesegregationen förstärkas om boendekostnaderna ökar i centrala Göteborg. En positiv konsekvens blir att stationen bidrar till att integrera de västra delarna av Göteborg med den regionala arbetsmarknaden. Stationen kommer att innebära att området kring Haga blir tillgängligt för fler, både göteborgare och tillresta. Det innebär goda förutsättningar för att skapa fungerande mötesplatser och på så sätt motverka segregationen i staden.



Bilden visar matris ur Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, Detaljplaner för Västlänken, station Haga, 2014-09-26, med det viktigaste om nulägesbeskrivningen, planförslaget och dess konsekvenser.

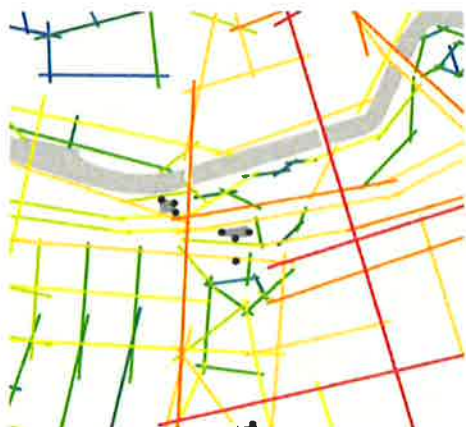
Stadens stadslivsanalys pekar på ett antal förslag till åtgärder för att öka tillgängligheten och integrationen i den rumsliga strukturen. Ett flertal av dessa har tagits tillvara i planförslaget, tydligast den rekommendationen om ett centralt stråk längs Haga Kyrkogata och vidare genom Kungsparken via en ny bro mot Arkitektgatan. Staketet längs Kungsparken som är en tydlig barriär försvinner. De



inre delarna av Kungsparken blir mer tillgängliga och får en större användningspotential till vardags.

Avstånd mellan korsningar minskar och ett genare nät skapas för gående. Ett nytt centralt stråk i staden kan skapas i Västlänkens absoluta närhet.

### HAGA ÅR 2035

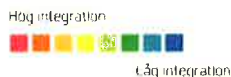


### REKOMMENDATIONSSKISS



Frigånglighet i gatunätet mäts här med hjälp av en så kallad rumsintegrationsanalys där varje linje representerar en siktlinje längs gatunätet och där tillgängligheten mäts i hur många antalet linjer som nås inom sex riktningsförändringar från varje linje.

#### KARTA: TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET



Bilden visar tillgänglighet i gatunätet efter genomförande av detaljplanen, med och utan gångbro och mäts av en så kallad rumsintegrationsanalys där varje linje representerar en siktlinje längs gatunätet och där tillgängligheten mäts i hur många antalet linjer som nås inom sex riktningsförändringar från varje linje. Bilden kommer från Stadslivsanalys för Västlänken, För tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna, daterad 2014-02-21.

### Barnkonsekvensbeskrivning

En medveten gestaltning och en tydligare rumsbildning skulle kunna öka Kungsparkens vistelsekvaliteter, liksom skapandet av tydligare stråk och möjligheter till vistelse och uppehåll.

Den inhägnade lekplatsen i parken på Haga Kyrkoplan är en viktig mötesplats för småbarn och deras föräldrar. Planens säkerställande av lekplatsen är positivt utifrån ett barnperspektiv, även om möjligheten att som barn själv ta sig till platsen kan vara begränsad. Ökade folkflöden genom Haga Kyrkoplan kan potentiellt störa upplevelsen av parken som en lugn oas och som ett tryggt lekrum för barn. I det här fallet väntas flödena dock bli så pass små att det inte försämrar upplevelsen eller användningen av parkens ytor.

Trots att planförslaget medför förändringar som prioriterar gående och cyklister mer än idag är förbättringarna troligtvis inte tillräckliga för att leva upp till de skärpta

kraven på tillgänglighet som stationsetableringen innebär. I övrigt upplevs Haga som säkert och barnvänligt tack vare den begränsade biltrafiken. För mer information se *Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys*.

*Barnkonsekvensanalysen* (2015-09-01) tillhörande järnvägsplanen bekräftar att tillgängligheten ökar och fler barn och ungdomar får möjlighet att använda Haga Kyrkoplan, vilket är positivt. På så sätt kan stationen bidra till att skapa mötesplatser och minska segregationen i staden. Även i järnvägsplanens arbete har, genom samtal med barn, en oro uttryckts för att den lugna miljön ska påverkas av genomfarter. Det motverkas till stor del genom att uppgångarna förläggs till den norra och södra delen av planområdet, vilket gör att Haga Kyrkoplan troligtvis får behålla sin nuvarande karaktär och trivsel. Detaljplanens förslag till upprustning av Haga Kyrkogata bidrar till att det finns tydliga och tillgängliga gångstråk att välja längs parken. Passager genom parken kommer dock fortsättningsvis att ske.

Vidare beskrivs att det ur ett barnperspektiv är bra att det är få uppgångar till markplan utan långa, underjordiska tunnlar och passager. Det bidrar till att öka stationens orienterbarhet och passagerarflöden.

Barnen och ungdomarna återkommer i intervjuer till att de är rädda för "läskiga", berusade och våldsamma, människor. Med tanke på att området kring de norra uppgångarna upplevs som otrygga redan i dag är detta en stor risk, att särskilt mellanplanet vid de norra uppgångarna också kommer att upplevas som otryggt om det inte är bemannat. Själva uppgångarna och det faktum att nya verksamheter möjliggörs i Kungsparken innebär en möjlighet att komma tillrätta med den otrygga situation som råder i området idag. Det sker genom att området får en tydlig funktion, blir belyst och befolkat. Tillsammans med den upprustning som Staden nyligen genomfört i Rosenlund kan otryggheten i Kungsparkens västra del minskas. Stationsentrén som byggs in i Handelshögskolan är positiv ur barnperspektiv. Det är positivt att den är integrerad i kvarteret och att det är möjligt att med god gestaltning skapa kontaktytor med angränsade verksamheter.

I intervjustudien berättar barn och ungdomar att de cyklar till skola och fritidsaktiviteter i området. Den föreslagna utformningen med tydligare gång- och cykelstråk, där konfliktpunkter och barriärer minskas ger fler valmöjligheter främjar att barn- och ungdomars rörelser i området.

I barnkonsekvensanalysen för järnvägsplanen beskrivs också att byggnationen av station Haga är den mest kritiska byggetappen i projektet Västlänken ur ett barnperspektiv. Haga är en av Göteborgs mest barnrika stadsdelar. Alla barn och ungdomar som bor i området runt den nya stationen kommer att påverkas av byggnationen. Den pågår under en lång tid, och det blir därför väldigt viktigt hur Staden och Trafikverket gemensamt arbetar med områdets funktion under byggtiden. Det avser såväl minimering av störningar som inkluderande arbete samt utnyttjande av den potential till lärande som finns.

### **Miljökonsekvenser**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanerna för Västlänken kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Detaljplan för station Haga med omgivning kan antas innebära betydande miljöpåverkan på riksintresse för kulturmiljövård.

Fördjupad redovisning av aktuella miljöfaktorer görs i den miljökonsekvensbeskrivning som finns som bilaga till planhandlingen.

Miljöbedömningsprocessen har samordnats i största möjliga mån med de övriga detaljplanerna för Västlänken samt med Trafikverket som har tagit fram en Miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen.

#### **Hushållning med mark- och vattenområden m.m.**

Vid utarbetande av denna detaljplan har stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kapitlet plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5§ förordningen om hushållning med mark och vattenområden med mera.

Två olika riksintressen och områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs av detaljplanen. Staden bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov.

#### **MKB/Behovsbedömning**

Göteborgs Stad har gjort en behovsbedömning enligt plan- och bygglagen 4 kapitlet 34§, miljöbalken 6 kapitlet 11§ och förordning om miljökonsekvensbeskrivningar. Göteborgs Stad har bedömt att ett genomförande av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljöbedömning med MKB ska genomföras.

Kommunens ställningstagande grundar sig på följande bedömning:

- Detaljplanen kommer att medge järnväg avsedd för fjärtrafik, vilket utgör en verksamhet som alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar 3§ punkt 4, genom att anläggningen förutsätter regeringens tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken 17 kapitlet 1§.
- Detaljplanen kan komma att medge större underjordiska parkeringsanläggningar, som kan antas medföra betydande miljöpåverkan avseende flera av nedanstående punkter.
- Detaljplanen berör direkt eller indirekt områden som är av riksintresse, bland annat för kulturmiljö och kommunikation.
- Detaljplanen kan beröra arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen (2007:845).
- Miljökvalitetsnormer för luft, vattenförekomster, fiskevatten och buller berörs.

Ett genomförande av detaljplanerna kan antas medföra betydande miljöpåverkan såväl under projektets genomförande och efter dess färdigställande avseende:

- Rödlistade arter ask (*Fraxinus excelsior*), skogsalm (*Ulmus glabra*), grusnejlika (*Gypsophila muralis*) och knölnate (*Potamogeton trichoides*)
- Limniska miljöer i kanaler inom Vallgraven, främst under byggtiden
- Riksintresse för kulturmiljövård (O 2:1) enligt miljöbalken 3 kapitlet 6§

- Ett flertal fornlämningar och byggnadsminnen bland annat stadslagen med befästningslämningar i Göteborgs innerstad (Gö 216)
- Stadsbild och landskapsvärden i centrala Göteborg såsom park- och allétråket längs vallgraven, Haga Kyrkoplan med omgivning
- Riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kapitlet 8§
- Miljökvalitetsnormer för luft, vatten, fiskvatten och buller

Göteborgs Stad har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behövs för detaljplanerna för Västlänken. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 2012-08-31.

Fördjupad redovisning av aktuella miljöfaktorer finns i framtagen *Miljökonsekvensbeskrivningen (Ramböll, 2016-04)* tillhörande detaljplanen.

Avgränsningen av innehållet har gjorts i samråd med länsstyrelsen.

### Miljömål

Genomförandet av detaljplanerna för Västlänken innebär överflyttning av resande från väg till järnväg. Genom att frigöra kapacitet på det befintliga järnvägsnätet underlättar det också överflyttning av gods från väg till järnväg. Planerna bidrar därmed positivt till uppfyllelsen av bland annat miljö kvalitetsmålen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö.

Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljö kvalitetsmål (miljömål) för en hållbar samhällsutveckling. Göteborgs Stad har utifrån de nationella miljö kvalitetsmålen valt ut de tolv mål som är viktigast för göteborgssamhället. För varje mål har ett antal delmål tagits fram.

Flertalet miljömål bedöms inte beröras av ett genomförande av planförslaget eller medföra någon skillnad mot dagsläget. I nedanstående tabell lyfts de miljömål som i första hand påverkas av ett genomförande av planen, mer information om miljömålen finns i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande detaljplanen. Av de miljömål som berörs av planen är samtliga positiva med undantag för miljömålet "Ett rikt växt- och djurliv" som bedöms som negativ. Detta med anledning av hur byggnationen påverkar parkmiljöerna där flera gamla träd går förlorade.

Berörda miljömål	Påverkan	Stadens bedömning
<b>Begränsad klimatpåverkan</b>	Positiv	Genomförandet av detaljplanerna för Västlänken förväntas innebära överflyttning av resande från väg till järnväg. Genom att frigöra kapacitet på det befintliga järnvägsnätet underlättar det också överflyttning av gods från väg till järnväg. För det valda alternativet som detaljplanerna för Västlänken bygger vidare på visade beräkningarna att utsläppen skulle minska med 4,2 procent jämfört med nollalternativet, vilket motsvarar en minskning med 40 000 ton CO <sub>2</sub> .
<b>Frisk luft</b>	Positiv	Beräkningarna i järnvägsutredningen visar på en minskning med drygt 12,7 ton kväveoxider till år 2020 för Västlänkens detaljplaner. Miljökvalitetsnormer för luft uppfylls som en följd av planens genomförande.

<b>Bara naturlig försurning</b>	Positiv	Beräkningarna i järnvägsutredningen visar på en minskning med drygt 12,7 ton kväveoxider till år 2020 vid det valda alternativet som bland annat ligger till grund för Västlänkens detaljplaner.
<b>Ingen övergödning</b>	Positiv	Se bedömningen under bara naturlig försurning.
<b>Levande sjöar och vattendrag</b>	Oförändrad	Under förutsättning att de föreslagna åtgärderna i dagvattenutredningen genomförs bedöms inte avvattningen av planområdena påverka varken flöden eller föroreningsituationen i berörda recipienter.
<b>God bebyggd miljö</b>	Positivt	Västlänken bedöms medverka till både miljö kvalitetsmålet om god bebyggd miljö och det lokala målet med avseende på hållbart nyttjande av resurser.
<b>Ett rikt växt- och djurliv</b>	Negativt	Med påverkan av alléer och en förlust av flera gamla träd i Kungsparken och del av Haga Kyrkoplan är inverkan negativ på miljö kvalitetsmålet.

### Naturmiljö

Detaljplanen för Station Haga kommer att innebära en stor påverkan på områdets trädmiljöer och enskilda träd, som förutom värdet i sig också har stor betydelse för lav- och vedsvampsfloran samt områdets fågelliv. Där anläggandet av själva tunneln och den underjordiska stationen sker genom öppet schakt i lera, kommer detta tillsammans med det arbets- och etableringsområde som krävs, att innebära en omfattande påverkan på framförallt trädmiljöerna i Kungsparken och i den nordvästra delen av Haga Kyrkoplan. Fysiska ingrepp kommer att ske i de högst klassade parkområdena som ligger på ömse sidor om Nya Allén. Effekten av detta är att äldre, grova träd, många av dem hålträd, kommer att försvinna. Flera av dessa har högsta naturvärde. Flera rödlistade trädarter riskerar att minska i omfattning, däribland alm och ask. Områdets trädmiljöer har betydelse för bland annat lavfloran och fågellivet och därför kommer dessa också att påverkas negativt. Flera alléer längs Norra Allégatan och Nya Allén kommer också att påverkas och flera träd kommer att tas bort i samband med schakten. Alléernas funktion som ledlinje och spridningsmöjlighet för växter och djur går dock inte förlorad, eftersom återplantering av träden kommer att ske. Delvis kommer områdena att återställas efter byggtiden. Vissa träd kommer att kunna flyttas och/eller återplanteras och för de yngre träd som ersätts med nya träd bedöms de negativa konsekvenserna som små. Äldre träd som inte kan återplanteras utan tas ner går dock inte att ersätta med lika stora träd. Även om vissa av de borttagna träden kan ersättas av nya träd efter tunnelns färdigställande kan det därför ta mycket lång tid, cirka 50–100 år, att återställa miljöerna med avseende på de naturvärden som finns där idag.

Genomförandet av planerna för Västlänken inverkar i detta avseende negativt på miljö kvalitetsmålet om ett rikt växt- och djurliv.

Genomförandet av detaljplanen för station Haga bedöms vidare sammantaget medföra mycket stora negativa konsekvenser för naturmiljön inom planområdet i form av påverkan på områdets trädmiljöer och enskilda träd, som förutom värdet i sig också har stor betydelse för lav- och vedsvampsfloran samt områdets fågelliv. Det innebär att detaljplanen för station Haga bedöms medföra betydande miljöpåverkan även på

naturmiljön. Detaljplanen innehåller samtidigt skyddsbestämmelser som innebär att parkmiljön inklusive trädbeståndet skyddas, något som idag helt saknas i gällande stadsplan.

Den långvariga effekten av att gamla träd försvinner från delar av parkmiljöerna som en följd av att järnvägstunneln och stationerna anläggs medför också negativa konsekvenser för parkernas rekreativa värde. De åldrade träden skärmar bland annat av mot omkringliggande gator bättre än vad unga träd gör och skapar därmed lugnare platser. Detaljplanen för Station Haga bedöms dock huvudsakligen bidra med positiva effekter för rekreationen i områdena kring stationen. Stationen blir en knutpunkt i kollektivtrafiken och därmed tillgängliggörs de närliggande områdena med rekreativa värden för fler människor. Att fler människor uppehåller sig i och invid parkerna och övriga rekreativmiljöer skapar vidare en ökad trygghet, även under kvällar och nätter. Sammantaget bedöms därför detaljplanen för Station Haga medföra positiva konsekvenser för rekreativmiljöaspekten. För en mer detaljerad beskrivning av påverkan för varje träd se *Hanteringsplan för träd, Sweco, 2018-08-30*.



Illustrationen ovan visar hur träden påverkas av Station Hagas byggnation vid Allén, Haga Kyrkoplän och Kungsparken.

### Kulturmiljö

I området kring Haga Kyrkoplän möts fyra kulturhistoriskt värdefulla och känsliga stadsrum: Vallgravsstråket med Nya Allén, Haga Kyrkoplän, Haga och Vasastaden.

De samspelar men har samtidigt egna starka karaktärer och bär på berättelser om stadens historia och utveckling. Öppna schakter och stationsuppgångar vid Haga Kyrkoplän ger omfattande påverkan på det stadsbyggnads- och stadsplanehistoriska värdet i innerstaden, som är en del av riksintressets uttryck.

Genomförandet av detaljplaneförslaget för station Haga medför betydande påverkan på kulturmiljön.

Nya uppgångar och stationsbyggnader samt tekniska anläggningar, nya angörings- och kommunikationsytor innebär ingrepp i och reducering av kulturhistoriskt värdefull parkmark samt stor påverkan på stadsbilden. Trots att Stadsbyggnadskontoret har inarbetat miljöåtgärder enligt förslag till åtgärder i

kulturmiljöbilagan till järnvägstunneln samt kulturmiljöbilaga till Station Haga från samrådsskedet bedöms det kvarstå stora och mycket stora negativa konsekvenser för kulturmiljön. Följande berörs:

- Sammantaget innebär de planerade uppgångarna, med tillhörande byggrätter och markförändringar, i området en stor till mycket stor negativ konsekvens för kulturmiljön. Detta gäller såväl miljön som helhet som påverkan på enskilda kulturhistoriskt värdefulla byggnader så som Hagakyrkan och Handelshögskolan.
- Schaktning för järnvägstunneln vid Haga kommer att innebära omfattande ingrepp i parkmiljö, inklusive ett stort antal stora och gamla träd, och fornlämningsmiljö vilket innebär en stor till mycket stor negativ konsekvens för kulturmiljön i området.
- Ny bro över Rosenlundskanalen kommer att innebära ett nytt inslag i ett välbevarat historiskt rum som kan komma att försvaga miljöns kulturhistoriska värde.

Det är av stor vikt att de tekniska anläggningarna samordnas med uppgångarna för att minska den betydande miljöpåverkan som dessa innebär samt minska risken för accelererande konsekvenser för kulturmiljön.

Planen medför stor påverkan på stadsbilden då värdefull parkmark tas i anspråk och kulturhistoriska samband försvinner när nya anläggningar skär igenom befintliga kulturmiljöer. De planerade stationsbyggnaderna för uppgångarna i norr och utökade hårdgjorda ytor för bytespunkten Haga bedöms medföra mycket stora konsekvenser. Men påverkan ligger framförallt genom det öppna schaktet, för järnvägstunneln, som påverkar fornlämningen Göteborg 216:1, trädbeståndet i Kungsparken och norra delen av Haga Kyrkoplan.

Staden har gjort bedömningen att storleken på stationsuppgången i Kungsparken krävs. Bland annat för att till exempel kunna inrymma alla nödvändiga tekniska anläggningar och en optimering av de funktioner som krävs för att stationen ska kunna fungera väl. Det är även önskvärt att resenärservice kan inrymmas för att framförallt höja upplevelsen av trygghet i området. Påverkan bedöms större på parken om flera enskilda byggnader måste uppföras, till exempel tekniska anläggningar. Funktionerna, genom storleken på stationsbyggnaden, som beskrivs ovan bedöms därför kunna ge parken ett mervärde trots att ytan för park minskar något.

#### Kulturmiljöbilaga och arbete med föreslagna åtgärder

I planarbetet har stor kraft lagts på arbetet med de åtgärder för att minska påverkan på kulturmiljön som föreslås i framtagna kulturmiljöbilagor. Flera av de åtgärder som föreslogs i samrådshandlingarnas Kulturmiljöbilaga hade redan inarbetats i samrådshandlingarna. Till granskningshandlingarna har ytterligare åtgärder inarbetats. Exempelvis har den föreslagna trappan inom Haga Kyrkoplan tagits bort. Ett omfattande arbete har gjorts och görs fortsatt med att så långt möjligt säkra träd inom planområdet. Ett flertal träd har getts skyddsbestämmelser i granskningshandlingarna. En planbestämmelse om krav på trädplantering har införts inom TORG-yta vid bytespunkten Hagakyrkan, detta för att så långt möjligt restaurera den gröna kopplingen mellan Haga Kyrkoplan och Kungsparken. Ett gestaltningsprogram har tagits fram och gestaltningsprinciper har införts i planbeskrivningen. Kulturmiljöbilagan som finns bilagd denna handling gör därför på flera punkter en

mer positiv bedömning av påverkan på kulturmiljön. Kulturmiljöbilaga har inte uppdaterats inför antagandet, då arbetet som har gjorts sedan granskning är i en positiv riktning för kulturmiljön, exempelvis har man en tydligare bild av trädhantering. Ett Handlingsprogram för stärkt riksintresse Göteborg förstärkt: Fästningsstaden har även tagits fram som tar ett helhetsgrepp om hur fornlämningar och berättelsen om fästningsstaden kan lyftas fram.

### **Påverkan på vatten**

Göta älv är planerad recipient för det vatten som avrinner från planområdet. Älven omfattas av MKN för fiskvatten samt vattenförekomst. Nuvarande recipient för dagvatten är Rosenlundskanalen, som är utpekad som vattenförekomst. Under förutsättning att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen för att omhänderta vattnet som avrinner från både allmän plats och kvartersmark genomförs bedöms inte ändrad markanvändning enligt planförslaget påverka Göta älv på något sätt. Rosenlundskanalen avlastas genom att dagvattnet istället leds till Göta älv. Därmed motverkar planförslaget inte möjligheten att följa MKN, varken för fiskvatten eller för vattenförekomster.

### **Påverkan på luft**

MKN för luft kommer att med förslaget uppnås år 2030 men däremot inte det lokala miljömålet. Luftkvaliteten skiljer sig inte avsevärt mellan nollalternativet och planförslaget (medelalternativet).

### **Buller**

Planområdet är bullerutsatt. Främsta källa är vägtrafiken. Själva genomförandet av planen bedöms inte medverka till högre bullernivåer.

### **Sol- och skuggpåverkan**

En solstudie har gjorts som visar på skuggpåverkan för den nya högre byggnaden inom Handelshögskolans kvarter i hörnet Vasagatan/Haga Kyrkogata. Den nya byggnaden har enligt detaljplanen högsta tillåtna totalhöjden över nollplanet på + 43,5 m och möjliga tekniska installationer.

Solstudien är gjord för mars, juni och december, för ljusaste och mörkaste dagarna på året samt vår- och höstdagjämning när dag och natt är lika långa. Tiderna som har simulerats är 9.00, 12.00, 15.00 samt 18.00 för att ge en så heltäckande bild som möjligt.

Befintlig bebyggelse på Haga Kyrkogatas östra sida skuggar generellt sig själv och den planerade tillbyggnaden av Handelshögskolan under förmiddag och lunch. Från lunchtid och eftermiddag ger den nya bebyggelsen skuggeffekter på befintliga hus. Ju högre solen står, desto senare skuggas befintlig bebyggelse av den nya.

En avvägning har gjorts rörande den nya bebyggelsens lämplighet, och i denna avvägning har skuggeffekter på befintlig bebyggelse beaktats. Krav på solljus enligt BBR och AFS bedöms uppfyllas med den nya bebyggelsen eftersom hela fasaden på östra sidan av Haga Kyrkogata är direkt solbelyst under ca 1 timme och 15 minuter under höst- och vårdagjämning. Jämförelsevis hade samma fasad varit direkt solbelyst under 2 timmar om gällande stadsplan byggs ut.

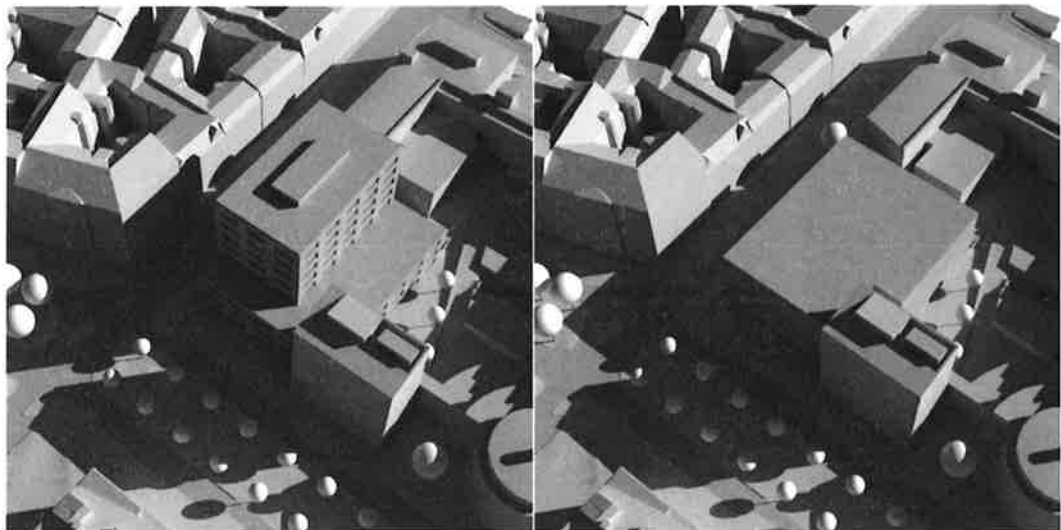


Den största skillnaden ur skuggsynpunkt mellan den bebyggelse som medges enligt gällande stadsplan och denna detaljplan är vid de nordligaste fastigheternas fasader på östra sidan av Haga Kyrkogata. Där infaller skugga helt cirka två timmar tidigare.

Även om situationen ur skuggsynpunkt till viss del försämras för befintlig bebyggelse bedöms inte detta innebära att den nya bebyggelsen är olämplig med hänsyn tagen till platsens karaktär och placering i staden.



*Solstudie under vår- och höstdagjämningen, 20 mars respektive 22 september, kl.8.00–18.00 med tvåtimmars-intervall.*



*Solstudie under vår- och höstdagjämningen, kl.15. Byggnad enligt denna detaljplan till vänster och enligt nuvarande stadsplan som denna detaljplan ersätter till höger.*

## Ekonomiska konsekvenser

### Kommunens investeringsekonomi

Detaljplanen för station Haga kan medföra utgifter för Göteborgs Stad, i första hand för anläggande av allmän plats och utveckling av stadsrummet i anslutning till stationsläget.

Fastighetsnämnden får en inkomst för den kvartersmark som avses överlåtas till Västtrafik och ersättning för den mark som bildar stationsfastighet för Trafikverket på Pusterviksplatsen. Fastighetsnämnden kan i egenskap av fastighetsägare till kvartersmarken som avses överlåtas till Västtrafik komma att få utgifter för åtgärder på allmän plats. Fastighetsnämnden kan komma att få en utgift för förrätningskostnad för den kvartersmark som avses överlåtas till Västtrafik.

Trafiknämnden får utgifter för åtgärder på allmän plats gata och torg såsom utbyggnad/standardhöjning av buss- och spårvagnshållplats, ombyggnad av gator, torgytor och anläggande av parkering för bil och cykel i den mån dessa inte finansieras av Västsvenska paketet eller täcks av eventuellt exploateringsbidrag. Trafiknämnden kan få utgifter för åtgärder inom vattenområde och kan komma att få kostnader för flytt av återvinningsstation.

Park- och Naturnämnden kan få utgifter för åtgärder på allmän plats park i den mån dessa inte finansieras av Västsvenska paketet. Park- och Naturnämnden kan komma att få kostnader för flytt av återvinningsstation.

Kretslopp- och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter för stationsområden och kan få utgifter för standardhöjningar av ledningar som görs i samband med övriga ledningsåtgärder vid byggnationen av Västlänken

### Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

I de fall arrenden på Göteborgs Stads mark, förvaltat av fastighetskontoret, berörs tillfälligt eller permanent av den planerade byggnationen kan de i avtalen överenskomna avgälderna komma att omförhandlas.

Trafiknämnden ansvarar för framtida drift och förvaltning av huvudgata, lokalgator och torg på allmän plats samt vattenområde.

Park- och naturnämnden ansvarar för framtida drift och underhåll av parkområde på allmän plats.

Kretslopp och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av VA-anläggningen. För det fall Kretslopp och Vattens arrende för återvinningsstation berörs tillfälligt eller permanent kan den i arrendeavtalet överenskomna avgälden komma att omförhandlas.

### Finansiering som sker via Västsvenska paketet

Byggnationen av Västlänken finansieras genom Västsvenska paketet. Göteborgs Stad svarar för del av Västsvenska paketets finansiering i enlighet med Medfinansieringsavtalet samt Blockavtal 1 och 2 som tecknats mellan Trafikverket

Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund.

Trafikverket svarar för hanteringen av samtliga utgiftsposter som finansieras av Västsvenska paketet enligt nedan.

Västsvenska paketet finansierar ny järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar.

Västsvenska paketet finansierar ersättning för permanenta intrång och skador på fastigheter samt ersättning för arbetsytor och andra tillfälliga markintrång på fastigheter.

Västsvenska paketet finansierar lantmåteriförrättning för järnvägstunnel med tillhörande funktioner.

Västsvenska paketet finansierar flytt av ledningar som berörs av Västlänken.

Västsvenska paketet får utgifter för åtgärder på allmän plats såsom utbyggnad/standardhöjning av buss- och spårvagnshållplats, ombyggnad av gator, torgytor och parker och anläggande av parkering för bil och cykel i den mån dessa inte finansieras av Göteborgs Stad eller täcks av eventuellt exploateringsbidrag.

#### **Ekonomiska konsekvenser för Västtrafik**

Västtrafik kan komma att få en utgift för förvärv av kvartersmark samt för uppförande av ny stationsbyggnad.

#### **Ekonomiska konsekvenser för Akademiska Hus**

Akademiska Hus kan få en utgift för uppförande av nytt hus för Handelshögskolans verksamhet, kostnader för flytt av transformatorstation samt kostnader för åtgärder på allmän plats.

Akademiska Hus kan komma att ersättas av Västsvenska paketet för det intrång järnvägsanläggningen gör på fastigheten Haga 22:1 samt för tillfälliga intrång och skador under byggnationen av Västlänken.

#### **Ekonomiska konsekvenser Higab AB**

Higab ersätts av Västsvenska paketet för det intrång järnvägstunnelfastigheten gör på fastigheten Haga 715:32

#### **Ekonomiska konsekvenser Göteborgs Stads Parkerings AB**

För det fall Göteborgs Stads Parkerings AB:s arrende på Göteborgs Stads mark berörs tillfälligt eller permanent kan den i arrendeavtalet överenskomna avgälden komma att omförhandlas.

#### **Ekonomiska konsekvenser Göteborg Energi Nät AB**

För det fall Göteborgs Energis arrende på Göteborgs Stads mark berörs tillfälligt eller permanent kan den i arrendeavtalet överenskomna avgälden komma att omförhandlas.

## Överrensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen överensstämmer med gällande översiktsplan, *Översiktsplan för Göteborg*, antagen av kommunfullmäktige 2009-02-06.

### Medverkande handläggare

Planhandlingarna har tom samrådshandling utarbetats i samarbete med Lina Gregersdotter och Joanna Hagstedt. Granskningshandlingar har utarbetats i samarbete med Nathalie Mair, Sandra Lindahl, Annika Thörneby och Kristina Hellerström. Inför antagandet har även Anton Lindström och Niklas Idesjö bidragit. I arbetet har övriga enheter på Stadsbyggnadskontoret samt övriga förvaltningar deltagit.

För Stadsbyggnadskontoret



Fredric Norrå  
Planchef



Sandra Trzil  
Projektledare

För Fastighetskontoret



Anders Alm  
Projektledare



Hans Johansson  
Exploateringsingenjör