

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



*Idéskiss visar vy mot föreslagen uppgång på Pusterviksplatsen. Bild Varpunen.*

**Samrådshandling  
30 september 2014**

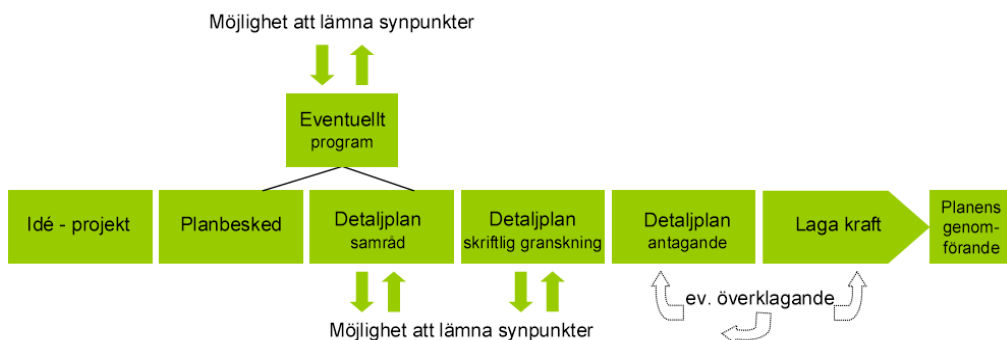


**Göteborgs Stad**  
Stadsbyggnadskontoret

# Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som det finns möjlighet att lämna synpunkter. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.

När detaljplanearbetet påbörjas är beslut som berör planen ofta redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen samt eventuellt mera detaljerat i ett så kallat planprogram.



## Information

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

[www.goteborg.se/planochbyggprojekt](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt)

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om planförslaget lämnas av:

Sandra Trzil, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 15 51

Hanna Andersson, Fastighetskontoret, tfn 031-368 10 99

Anna Berlin, Trafikkontoret, tfn 031-368 25 86 och Catharina Migell,

Trafikkontoret, tfn 010-722 71 20

**Samråd tid: 15 oktober – 25 november 2014**



**Planhandling**  
Samrådshandling

Datum: 2014-09-30

Diarienummer SBK: 0637/11  
Handläggare Sandra Trzil  
Tel: 031-368 15 51  
sandra.trzil@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 6469/12  
Handläggare Hanna Andersson  
Tel: 031-368 10 99  
hanna.andersson@fastighet.goteborg.se

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

---

Detaljplanen är upprättad enligt PBL (2010:900)

## Planbeskrivning

### Detaljplanen omfattar följande handlingar:

*Planhandlingar:*

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser (skala 1:1000 i A1)
- Illustrationsritning (skala 1:1000 i A1)
- Grundkarta (skala 1:1000 i A1)
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Behovsbedömning
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Ramböll, 2014-09-30

*Övriga handlingar:*

- 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, 2014-04-16, Stadsbyggnadskontoret

- Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, (SKA och BKA) Västlänken för staden, Stationerna och spårtunnelområdet, Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret, Norconsult, 2014-09-26
- Program för detaljplaner ”VÄSTLÄNKEN - en tågtunnel under Göteborg” med samrådsredogörelse, 2006-06-13

## **Utredningar:**

### **Buller**

- Trafikbullerutredning – Västlänken/Station Haga, Sweco, 2014-02-04

### **Dagvatten**

- Dagvattenutredning till detaljplan och ändring av detaljplaner för stationsområdena för Västlänken, Norconsult, 2014-04-11

### **Geoteknik**

- PM Geoteknik, Västlänken Station Haga, Geoteknisk utredning för detaljplan Sweco, 2014-05-06

### **Kulturmiljö**

- Handelshögskolan, Antikvarisk fördokumentation, Antiquum AB, 2013-09-24
- Kulturmiljöunderlag för detaljplaner för Västlänken, Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Haga Kyrkoplan med omgivning Antiquum AB, 2014-09-19
- Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för detaljplaner för Västlänken; station Centralen och Station Haga, 2014-07-03
- Rosenlundsbron, Kunskapsunderlag och karakterisering, Industriminnesbyrån, 2014-06-10

### **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.

### **Miljömedicin**

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

### **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

### **Stadslivsanalys**

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

### **Trafik**

- Trafikutformnings-PM, Detaljplan Västlänken Station Haga med omgivning inom stadsdelarna Haga, Inom Vallgraven, Pustervik samt Vasastaden i Göteborg, Trafikkontoret, Dnr:2506/11, samrådshandling, 2014-09-30

### **Upplevelsevärden**

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

# Innehåll

SAMMANFATTNING: .....	7
<i>Planens syfte och förutsättningar</i> .....	7
<i>Överväganden och konsekvenser</i> .....	9
<i>Avvikelse 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> .....	19
<i>Kvalitetskriterier</i> .....	22
<i>Mark, vegetation och fauna</i> .....	23
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i> .....	30
<i>Sociala aspekter</i> .....	33
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service</i> .....	34
<i>Teknisk försörjning</i> .....	35
<i>Störningar och risker</i> .....	36
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE .....	38
<i>Planområdet under mark</i> .....	40
<i>Planområdet ovan mark</i> .....	43
<i>Kulturhistoriska beaktanden gällande nybyggnation</i> .....	51
<i>Bevarande, rivning</i> .....	52
<i>Trafik och parkering</i> .....	56
<i>Tillgänglighet och service</i> .....	61
<i>Friytor</i> .....	61
<i>Sociala aspekter</i> .....	62
<i>Teknisk försörjning</i> .....	63
<i>Övriga åtgärder</i> .....	64
<i>Kompensationsåtgärder</i> .....	68
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i> .....	68
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i> .....	69
<i>Avtal</i> .....	72
<i>Dispenser och tillstånd</i> .....	74
<i>Tidplan</i> .....	75
<i>Genomförandetid</i> .....	75
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER .....	76
<i>Nollalternativet</i> .....	78
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i> .....	78
<i>Miljökonsekvenser</i> .....	83
<i>Ekonomiska konsekvenser</i> .....	87
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN .....	89

## Sammanfattning:



*Vy mot korsningen Sprängkullsgatan/Allétråket idag och en idéskiss som visar föreslagen uppgång i Kungsparken intill en ny bytespunkt. Bild Varpunen.*

## 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

## Planens innebörd och genomförande

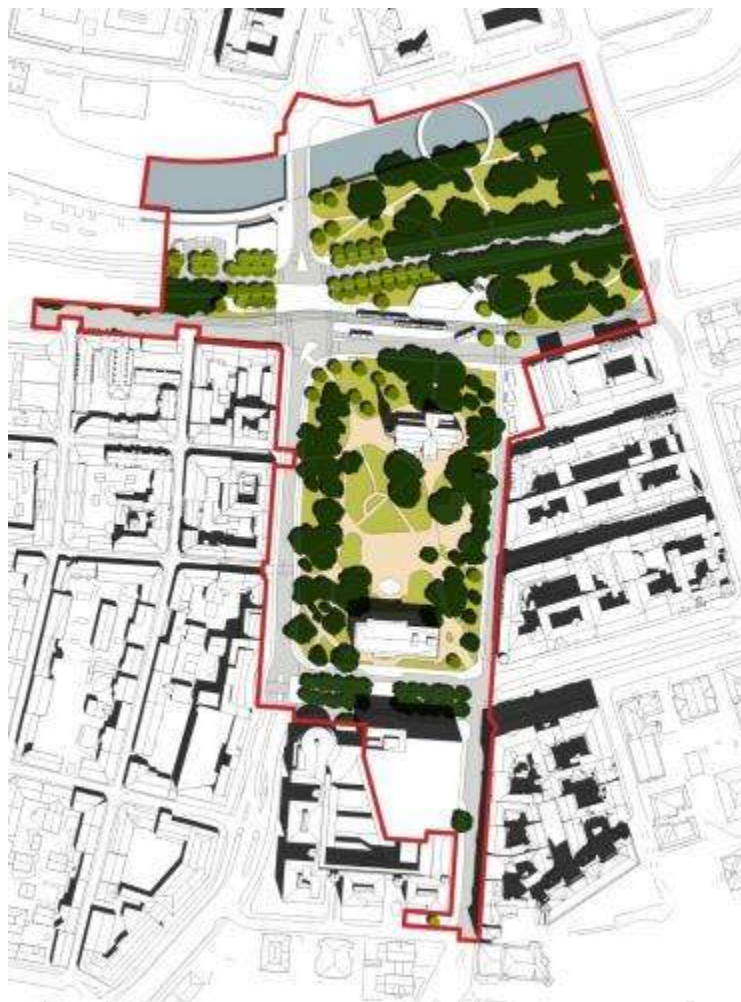


*Orienteringsbild över centrala Göteborg. Svart linje visar Västlänkens dragning, röd markering visar Station Hagas läge. Bild framtagen av WSP.*

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. Större delen av planområdet omfattas av Kungsparken och Haga Kyrkoplän som får skydds- och verksamhetsbestämmelser. Samma gäller för Hagakyrkan, Samhällsvetenskapliga biblioteket, Rosenlundsbron och höghuset inom Handelshögskolans kvarter.

För de nya tilläggen införs utformningsbestämmelser som syftar till hänsynstagande till omgivande kulturmiljön.

En särskild detaljplan tas fram för byggandet av själva järnvägstunneln, se diarienummer 0635/11 samt 0486/13. Föreliggande detaljplan tar över de planbestämmelser som säkerställer järnvägstunneln och ersätter den förstnämnda planen inom sin avgränsning efter antagandet.



*Illustration över planområdet med dess omgivning, illustrationen visar möjlig utformning enligt planförslaget.*

Planområdet sträcker sig från Rosenlundskanalen i norr till Vasagatan och Handelshögskolan i söder och omfattar cirka 7,9 hektar. Det berör riksintresse för kulturmiljövård, Göteborgs innerstad samt riksintresse för kommunikation, Västlänken.

Detaljplanen upprättas enligt PBL (2010:900). 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.





*Bilden visar förslag på utformning av uppgången på Pusterviksplatsen. Bild framtagen av Trafikverket genom Abako arkitektkontor AB.*

Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med Trafikverket. 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 kvarteretsmark 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 marken föreslås upplåtas med tomträtt där Västtrafik ansvarar för utbyggnad.

## **Överväganden och konsekvenser**

Detaljplanen innebär att två riksintressen kommer att påverkas i och med genomförandet av Västlänken, riksintresse för kulturmiljövården samt riksintresse för kommunikation. Stationsbyggnaderna med tillhörande tekniska utrymmen som planeras inom planområdet kommer att påverka riksintresset för kulturmiljön negativt. Dock är Västlänken i sig ett utpekat riksintresse och utpekat 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, i enlighet med stadens budget och stadens översiktsplan.

## **Avvikelse 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 möjliggöra utbyggnad av Station Haga, en av de tre stationerna i järnväggstunneln Västlänken, med tillhörande byggrätter både under samt 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, kulturhistoriska samt arkitektoniska värden.

Till följd av synergieffekter som stationsläget skapar, möjliggör planen dels för nya byggrätter inom planområdet, så som för utbyggnad av Handelshögskolan och dels för flytt av tekniska anläggningar. 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.

## 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.



*Orienteringsbild över centrala Göteborg och stationerna Centralen, Haga samt Korsvägen. Röd markering visar station Hagas läge och röd linje visar plangräns. Bild framtagen av WSP.*

Planområdet sträcker sig från Rosenlundskanalen i norr till Vasagatan och Handelshögskolan i söder. I norr omfattar planområdet Rosenlundsbron, del av Kungsparken och Vallgraven fram till Viktoriabron och Viktoriagatan samt del av Rosenlundskanalen och 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.

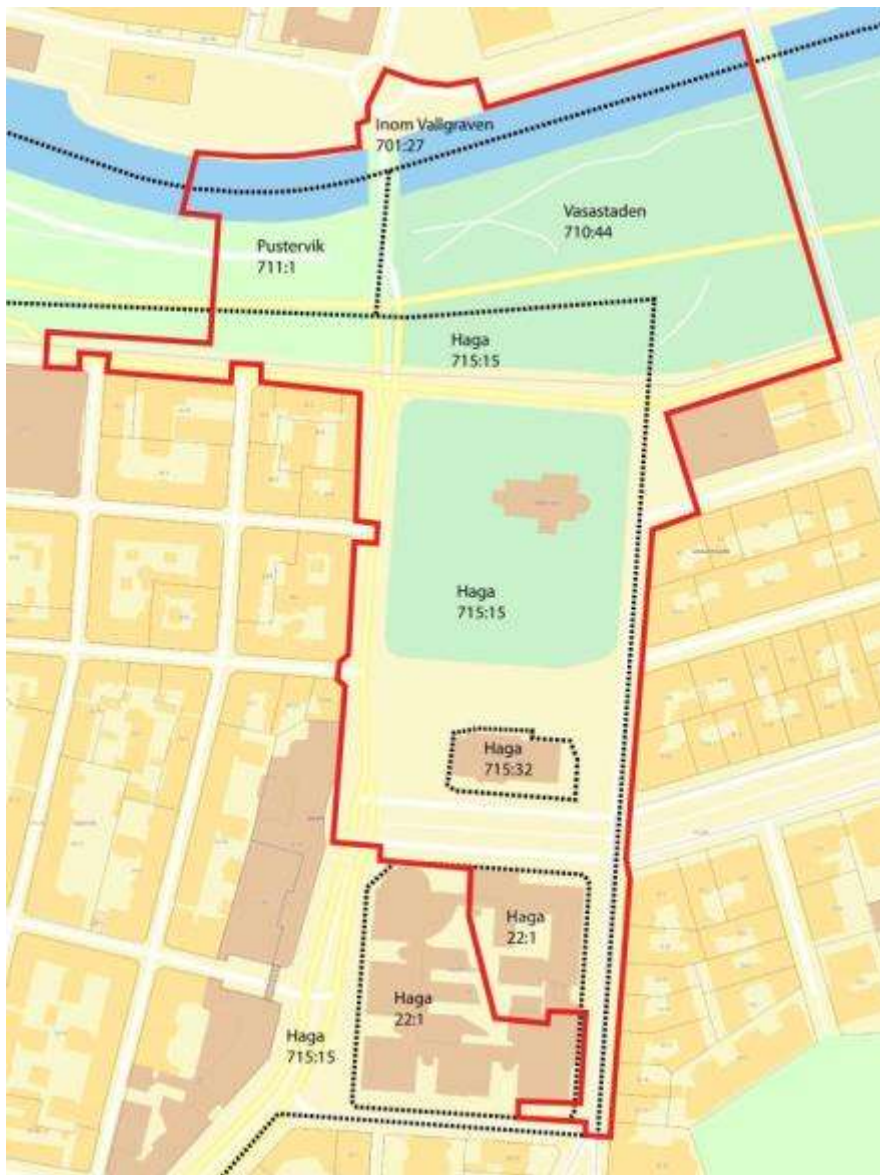


*Ortofoto över planområdet, röd linje visar plangränsen.*

Planområdet omfattar cirka 7,9 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.

Inom planområdet har Renova ett arrendeavtal för återvinningsstation och Göteborg Energi Nät AB har ett arrendeavtal för transformatorstation på Göteborgs Stads fastighet Haga 715:15. Göteborg 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 planområdesgränsen.*

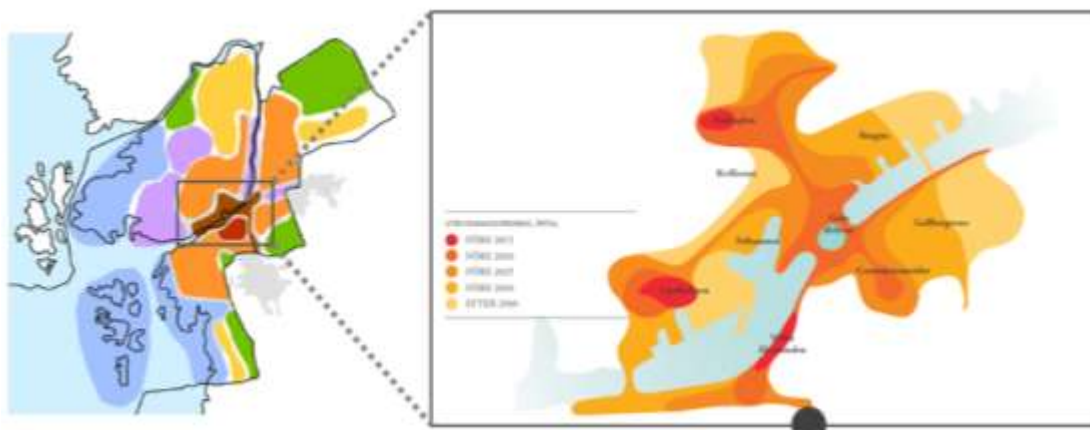
## Planförhållanden

### Översiktsplan

Översiktsplanen för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 26 februari 2009, 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; ● visar läget för Station Haga.*

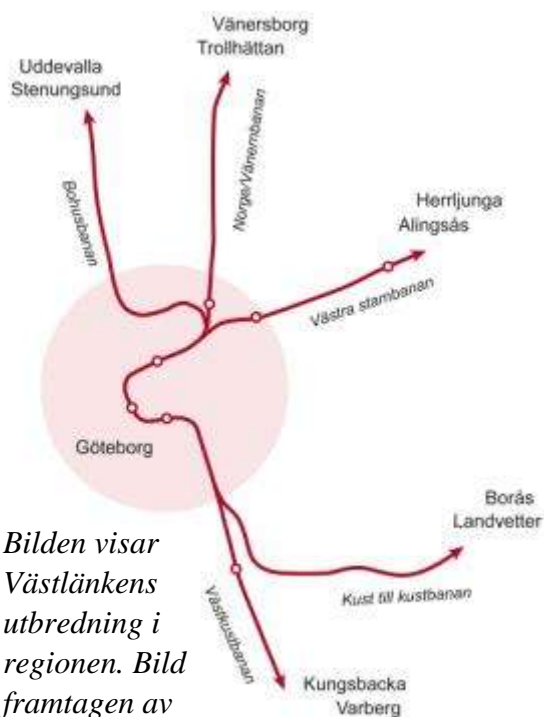
Inom mellanstaden ska intentionen vara att komplettera och blanda funktioner, utveckla stadsdelens kvaliteter, bygga på ianspråktagen mark samt bygga tätare kring bytespunkter och i kollektivtrafikstråk. Vidare anger översiktsplanen intentionen att ta till vara värdefulla grönområden, kraftsamla kring knutpunkter och stråk samt att skapa goda möjligheter för gående och cyklister. De inriktningar för innerstaden och förnyelseområden som har betydelse för planområdet är att ska skapa god regional tillgänglighet, att prioritera kollektivtrafik, gående och cyklister samt att förbättra kopplingar.

Översiktsplanen redovisar planområdet 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”.

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 kommunikation enligt 3 kapitlet 8§ miljöbalken, samtidigt är Västlänken ett nationellt och regionalt utpekad 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.

## Västsvenska paketet och Västlänken



*Bilden visar Västlänkens utbredning i regionen. Bild framtagen av WSP.*

Västsvenska paketet är ett samarbetsprojekt som har pågått sedan början av 2000-talet. Projektet ska främja tillväxten i Göteborgsregionen och skapa ett mer hållbart transportsystem. Samarbetsparterna är Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Region Halland, Västtrafik samt Trafikverket. De övergripande målen för Västsvenska paketet har formulerats gemensamt av de samverkande parterna. De övergripande målen tar sin utgångspunkt i de mål som är beslutade i regionala och kommunala politiska organisationer såväl som i de nationella transportpolitiska målen som är beslutade av riksdagen.

De övergripande målen för Västsvenska paketet är:

- Större arbetsmarknadsregioner
- En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
- En konkurrenskraftig kollektivtrafik
- En god livsmiljö
- Kvalitet för näringslivets transporter förbättras samt stärker den internationella konkurrenskraften.

Västsvenska paketet innehåller bland annat förlängning av plattformar för pendeltåg, bussfiler, trängselskatt, ny bro över Göta Älv och Marieholmstunneln.

Västlänken är den enskilt största satsningen i Västsvenska paketet. Västlänken är en pendeltågsförbindelse, mestadels i tunnel, genom centrala Göteborg, med stationer vid Göteborgs Central, Haga samt Korsvägen. De effekter som beräknas uppnås vid färdigställandet av Västlänken är bland annat:

- mer attraktiv kollektivtrafik genom ökad kapacitet och möjlighet till resor utan byten
- förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik i centrala Göteborg med genomgående tåglinjer och stationer i nya lägen
- ökad andel kollektivt resande såväl regionalt som nationellt
- väl utformade resenärsmiljöer

## 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.

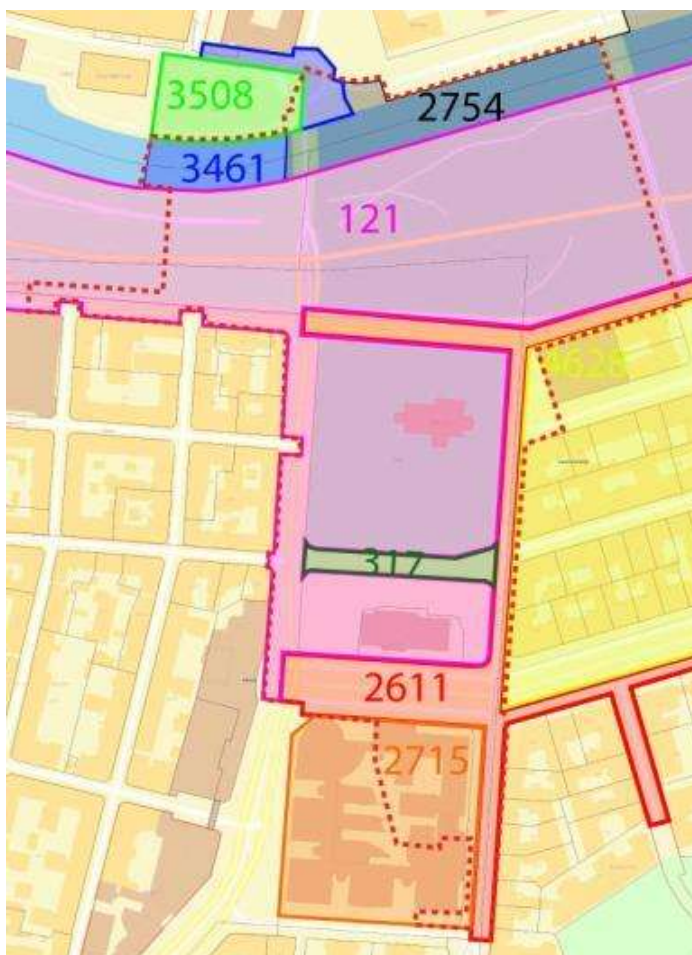
## Detaljplaner

Inom planområdet finns inga fastighetsplaner.

Inom planområdet gäller följande detaljplaner:

<b>Aktbeteckning</b>	<b>År (laga kraft) samt mark- och vattenanvändning</b>
1480K-II-121	1866 års stadsplan omfattar större delen av Haga Kyrkoplan, Kungsparken, Pusterviksplatsen, Sprängkullsgatan, Nya Allén och Södra Allégatan. Stadsplanen medger en utbyggnad av staden, med gatustrukturer, kvartersbebyggelse, parkmark samt trädplanteringar.
1480K-II-317	1897 års stadsplan som bland annat medger ny gata från Haga Kyrkogata (förlängningen på Bellmansgatan) till Sprängkullsgatan samt ett nytt stadsbibliotek.
1480K-II-2000	Planen avser 1896-års förslag till höjdbestämmelser för gatorna i Haga.
1480K-II-2611	1946 års stadsplan med fastställande av gatuhöjder och ledningar för bland annat Parkgatan, Vasagatan samt Haga Kyrkogata.
1480K-II-2715	Stadsplan från 1950 som medger bebyggelse för allmänt ändamål, nybyggnad av Handelshögskola samt breddning av Haga Kyrkogata för spårvagn.
1480K-II-2754	1953 års stadsplan som omfattas av vattenområde för Rosenlundsbron samt del av Vallgraven.
1480K-II-3461	Stadsplan från 1976 omfattar del av Rosenlundskanalen samt Rosenlundsplatsen
1480K-II-3508	1979 års stadsplan omfattar del av Rosenlundsplatsen med användningen allmän plats samt parkändamål.
1480K-II-4628	Detaljplan från år 2002 omfattar del av torget utanför Smyrnakyrkan med ett bevarande av befintlig bebyggelse samt lokalgata.





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

### **Ändring av detaljplaner (ÄDP) för järnvägstunneln Västlänken**

Samtliga detaljplaner ovan berörs av *Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken* som är under framtagande. Syftet med föreslagen detaljplan är att ändra gällande planer genom att tilläggsbestämmelser upprättas, vilket gör det möjligt att bygga Västlänken. Gällande detaljplaner kommer att gälla jämsides denna ändring. Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut men förlängs i de berörda delarna i och med ändringen när denna detaljplan har vunnit laga kraft.

Föreslagen detaljplan för Station Haga kommer att ersätta en del av rubricerad ändring av detaljplaner samt delar av övriga detaljplaner inom planområdet.

### **Planprogram**

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

### **Övriga ställningstagande, styrdokument och övergripande planeringsfrågor**

Budget för år 2015 för Göteborgs Stad antogs av Kommunfullmäktige den 16 juni 2014. Ett av de prioriterade målen är att det hållbara resandet ska öka. För att uppnå

detta mål läggs det stark fokus inte bara på att förbättra framkomligheten och attraktiviteten för kollektivtrafik utan även på att förbättra för gående och cyklister. Ytterligare ett prioriterat mål är att Göteborgssamhället ska minska sin klimatpåverkan för att bli en klimatneutral stad. För att uppnå detta anges bland annat att en minskning av bilismens negativa miljöpåverkan är avgörande för att klimatarbetet ska lyckas. Den framtida trafiken måste bli mer energieffektiv och i högre grad drivas med förnybara bränslen.

### **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.

*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.

### **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 skyddas som ett kyrkligt kulturminne, enligt 4 kapitlet Kulturminneslagen 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§.

## **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 innehålla alla delar som järnvägsplanen innehåller och göra dessa planenliga.

### **Detaljplanering för Västlänken**

För att möjliggöra fastställelse av järnvägsplanen och därmed utbyggnad av Västlänken görs en ändring av detaljplaner för hela järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal, se 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.

Förutom själva tunneln omfattas alla platser där markytan bryts, till exempel uppgångar vid stationerna och schakt som behövs för att underhålla, ventilera och utrymma tunneln. När dessa detaljplaner är antagna och har vunnit laga kraft ska järnvägsplanen kunna fastställas och Västlänken kunna byggas. Samråd för detaljplanerna hölls 18 september – 29 oktober 2013 och kompletterande samråd hölls 4 juni – 12 augusti 2014. Granskning planeras vid årsskiftet 2014/15. Antagande av detaljplanerna planeras ske under 2015. Förutsatt att detaljplanerna inte överklagas kommer dessa att vinna laga kraft en månad efter antagandebeslutet. Därefter kan järnvägsplanen fastställas.

Förutom dessa planer tas även detaljplaner för stationerna vid Göteborgs centralstation, Haga (denna detaljplan) samt Korsvägen fram. Detaljplanerna behandlar Västlänken i dess sammanhang i staden vid de tre stationslägena och kommer förutom byggnationen av Västlänken möjliggöra utbyggnad av stationslägen med bland annat ny bebyggelse, trafiklösningar samt nya allmänna platser. Detaljplanerna för stationerna vid Centralen och Haga kommer att vara ute på samråd under fjärde kvartalet år 2014, medan detaljplanen för Station Korsvägen kommer att gå ut på samråd under första kvartalet 2015. När de tre stationsplanerna har vunnit laga kraft kommer de även att ersätta den ovan nämnda ändringen av detaljplanerna för järnvägstunnel inom detaljplanegränserna.

## Västlänkens Station Haga

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 på ca 21–30 meter under Parkgatan/Nya Allén respektive Vasagatan. Station Haga planeras som en tvåspårsstation med förberedelser för utbyggnad till fyrspårsstation.



*Flygfotoet visar stationens utbredning under mark med gul markering.  
Illustration framtagen av Trafikverket.*

## **Stadsutvecklingsprogram Haga-Vasa**

Planområdet och dess omgivning får förändrade förutsättningar i och med att den underjordiska pendeltågsstationen med sina uppgångar tillkommer. Dessutom kommer den befintliga spårvagnshållplatsen Hagakyrkan att bli en större och mer samlad bytespunkt. En översyn av trafikstrukturen i ett ännu större område pågår för att säkerställa framtida krav på alla trafikslag i området. För att skapa ett gemensamt ramverk för dessa förändringar och framtida utmaningar pågår arbetet med stadsutvecklingsprogram Haga-Vasa under ledning av stadsbyggnadskontoret. Inom detta arbete diskuteras även möjlig nybyggnation inom delar av området.

Station Haga ligger i en kulturhistoriskt värdefull miljö med många fina kvaliteter, men här finns också viktiga och dominanta trafikstråk vilka utgör barriärer. Med de nya uppgångarna vid Haga skapas möjligheter att förstärka kvaliteterna i området runt Hagakyrkan.

Huvudsyftet med stadsutvecklingsprogram Haga-Vasa är att belysa stadsbyggnads- och stadsutvecklingsfrågorna i sin helhet för området runt Hagakyrkan, Pustervik och Kungsparken med de planerade infrastrukturprojekten som förutsättning.

Eftersom planerings- och genomförandetiderna är långa för de ingående projekten och förutsättningarna förändras i takt med tiden kommer stadsutvecklingsprogrammet kontinuerligt utvärderas och uppdateras för att vara ett stöd och ett verktyg för detaljplanerna i området.

## **Trafiknätsplan för södra centrum**

Trafikkontoret har inlett ett arbete med att ta fram en trafiknätsplan för södra centrum i Göteborg. Trafiknätsplanen ska fungera som målbild för hur fotgängare, cyklister, kollektivtrafikanter och bilister ska ta sig fram i staden samt hur näringslivets transporter och distribution ska ske i området.

I trafiknätsplanen finns kartor som visar vilken funktion olika gator och stråk ska ha och hur gatunätet hänger ihop för olika trafikantslag. Den omfattar även exempel på utformning av gatusektioner.

I södra centrum pågår detaljplanering för flera stora infrastrukturprojekt knutna till Västsvenska paketet som bland annat Västlänkens stationsområden, Bangårdsviadukten och kollektivtrafikknutpunkt i Korsvägen.

*Trafiknätsplan för södra centrum* bedrivs i nära samverkan med stadsutvecklingsprogrammen för Centralen, Haga och Korsvägen samt en nära kontakt med pågående detaljplaner i området.

## **Cykelplan**

Som vidareutveckling av stadens trafikstrategi tar Göteborgs Stads Trafikkontor fram ett cykelprogram som är ute på remiss. Målsättningen är att andelen cykelresor ska tredubblas till år 2025, jämfört med år 2011. För Haga kan det innebära en ännu högre andel cykelresor, ett fyrdubbelt resande eller kanske ännu mer. Det är därför viktigt att det finns ytor för att ta hand om ett ökat cykelresande.

## Kvalitetskriterier

### Kvalitetsprogram

*Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken, järnvägstunnel och stationerna centralen, Haga, Korsvägen* har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret tillsammans med White arkitekter AB, daterad 2014-02-25. Kvalitetsprogrammet syftar till att vägleda arbetet med såväl detaljplaner som för gestaltning och genomförande gällande de stadsrum där järnvägen möter staden.

Kvalitetsprogrammet är uppdelat i tre delar; där första delen beskriver bakgrund och syfte. Del två fokuserar på övergripande ramverk med projektets syfte, stadsbyggnadsvision för mötet mellan staden och järnvägen, de fyra prioriterade kvaliteterna samt riktlinjer för utformning och organisering av stadsrummen. Del tre presenterar utvärderingsverktyget för hur kvaliteterna uppfylls i nuläget samt efter genomförandet av planförslaget. Utifrån resultatet av värderingarna tas det fram platsspecifika handlingsplaner hur befintliga kvaliteter ska bevaras samt hur kvaliteter som saknas kan tillföras.

För platsspecifika handlingsplaner se bilaga: *Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken station Haga med omgivning*, analys nuläge daterad 2014-03-04 och analys förslag daterad 2014-04-16, Stadsbyggnadskontoret.

### Stadslivsanalys

En *stadslivsanalys för Västlänken, för tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna*, daterad 2014-02-21, har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret tillsammans med Spacescape, Trivector traffic och White arkitekter AB. Stadslivsanalysen syftar till att för de tre stationsområdena bidra med kunskap om nuvarande stadsliv och stadsmiljö samt ge rekommendationer för att utveckla tillgängligheten, tryggheten och vistelsevärdena kring framtida uppgångar.

För Haga utfördes analysen utifrån kvaliteten på de viktigaste gång- och cykelstråken och vistelseytorna i miljön kring uppgångarna.

Analysen visar följande:

- Många vistelseytor saknar i nuläget vistelsekvaliteter på grund av den omgivande trafikdominerade miljön och de många barriäreffekterna.
- Gångstråken kring uppgångarna har brister vad gäller utrymme, trafikprioritering och aktiva kanter. Det gör att stadsmiljön kring platsen där uppgången planeras i nuläget inte stöttar ett mer varierat och omfattande stadsliv.

Sammanfattningsvis anges följande rekommendationer för Haga:

- Lyfta platsen från en trafikdominerad baksida till en tillgängligare och tryggare plats med ökade förutsättningar att fungera som mötesplats i staden.

För övergripande utformningsåtgärder se bilaga *Stadslivsanalys för Västlänken, för tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna*, daterad 2014-02-21.

## Analys av upplevelsevärden

*Analys av upplevelsevärden - kring Västlänkens stationslägen för Västlänken*, daterad 2014-06-18, har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret och Ramböll.

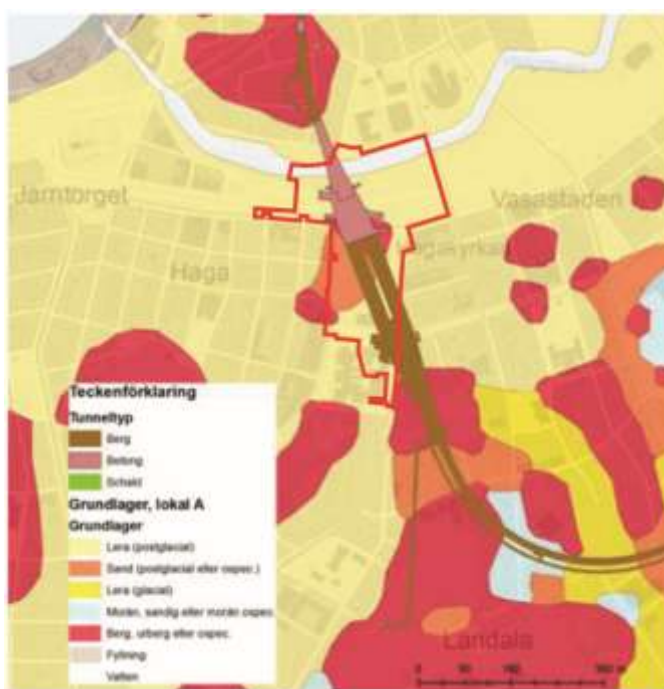
Analysen redogör för Station Haga främst för miljön inom Haga Kyrkoplan, där attraktivitet, trygghet, tillgänglighet, stråk samt barnperspektivet beskrivs.

Samtidigt har staden med hjälp av Norconsult tagit fram en social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys för hela Västlänken. För mer utförlig information gällande upplevelser eller sociala konsekvenser se bilaga *Analys av upplevelsevärden - kring Västlänkens stationslägen för Västlänken* samt *Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, (SKA och BKA) Västlänken för staden Stationerna och spårtunnelområdet Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret, Norconsult*.

## Mark, vegetation och fauna

### Geoteknik

Jordlagerförhållanden varierar stort inom planområdet, vad gäller både mäktighet och sammansättning, från mäktiga jordlager (60 meter) invid Vallgraven till mindre jorddjup (<10 meter) från Hagakyrkan och söderut. De naturligt avsatta jordlagren, under ett ytligt lager med fyllnadsmassor, utgörs inom större delen av planområdet av lera som vilar på friktionsjord ovan berg.



*Utsnitt av SGU:s jordartskarta för jordlagerprofil i områdena kring Station Haga. Röd linje visar planområdets gräns.*

förekommer dels i de ytliga jordlagren, som till stor del består av fyllnadsmaterial, och dels i friktionsjordslagren under lerlagren. Grundvattennivån ligger på cirka 2 meters djup under markytan (motsvarar nivån cirka +1,0 meter i området kring Rosenlundskanalen och +3,0 meter vid Parkgatan). Grundvattennivån, i området närmast Rosenlundskanalen, styrs av nivåerna i kanalen och Göta älv.

Inom markområdena kring Rosenlundskanalen/Vallgraven pågår det, sedan lång tid tillbaka, sättningar i marken, delvis orsakade av belastningen av marken/leran till

Fyllnadsmäktigheterna 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. Fyllningens mäktighet är generellt cirka 1-2 meter. Under fyllnadsmassorna följer en naturligt avsatt lera. Mäktigheten på lerlagret uppgår från cirka 40-50 meter och avtar generellt mot söder för att strax norr om Hagakyrkan ha en mäktighet på endast cirka 2-4 meter. Inom de västra och norra

delarna av parkområdet, kring Hagakyrkan, förekommer det ingen lerjord. Grundvatten

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.

Ett nära samarbete mellan Göteborgs Stad och Trafikverket pågår för att säkerställa att tunneln utformas och anpassas till den framtida bebyggelsen ovan mark

### **Grundvatten**

Tunnelanläggningar 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. Specifika krav och villkor för omgivningspåverkan fastställs i miljöprövningsprocess enligt miljöbalkens 11:e kapitel.

### **Förorenad mark**

Från delområdet Rosenlund - Haga har åtta jordprover analyserats samt har XRF-mätningar<sup>1</sup> utförts på plats. Fyllnadsmassorna i undersökta provpunkter utgörs främst av grus, sand och lera. Fyllningen underlagras vanligen av lera. Mäktigheten varierar mellan 0,5 och 1 meter, i tre punkter har mäktigheter större än 3 meter noterats. Inslag av tegel har noterats i en provpunkt. Utförda XRF-undersökningar indikerar förekomst av koppar med halter högre än KM (känslig markanvändning - 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 - industri-, kontors- och trafikområden). Utförda laboratorieanalyser visar att det endast i en provpunkt, i anslutning till korsningen Nya Allén/Sprängkullsgatan, påvisas halter av bly och kvicksilver som är något högre än riktvärdet för KM. Övriga halter är i samtliga fall lägre än KM. I ett prov är pH-värdet högre än Naturvårdsverkets rekommendationer (6-8), uppmätt värde är 9,4.

Vidare undersökningar av planområdet med fler provtagningspunkter kommer att göras i samarbete mellan Göteborgs Stad och Trafikverket innan detaljplanen antas. Därefter tas en plan 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.

### **Radon**

Hela planområdet ligger inom normalriskområde.

---

<sup>1</sup> XRF= X-ray fluorescence (röntgenfluorescens). XRF-analyser används ofta för snabbanalyser av metaller vid fältundersökningar.



## Landskap och rekreation

Området är en del av centrala staden och karaktäriseras av den täta kvartersstaden 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. Hagaparken 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.

Nya Allén och Vasagatan är två av de viktigaste cykelstråken i centrala staden. Längs dessa stråk rör sig många av cykelpendlarna. Kungsparken och Vasagatan är också mycket viktiga promenadstråk liksom Haga Nygata och flera av stråken som ansluter till den.



*Bilden visar rums- och stadsbildsanalys av planområdet med omgivning. Röd linje visar plangränsen. Kartan är framtagen av Calluna (Bild från Callunas Naturmiljöutredning daterad 2013-12-13).*

Kungsparken och Hagaparken har mycket höga värden ur ett rekreativt perspektiv och är mycket populära grönområden. Hagaparken har en mer stadsmässig karaktär

med stora grusytor, anlagda rabatter, lekplats och parkbänkar som är väl använda. Kungsparken har den engelska parken som förebild med stora böljande gräsytor och träd. Parken används mycket för picknick, lek och solbad under sommarmånaderna. Parkområdet kring Pedagogen saknar större värden som rekreationsyta då det är relativt tätbevuxet med buskar och stora träd som skärmar parken från omgivningen.

Hagaparken har höga upplevelsevärden med vackra perennrabatter, skulpturer och Hagakyrkan samt biblioteksbyggnaden som fond. Hagakyrkan och dess omgivning med stora ädellövträd skapar ett vackert grönt rum i den i övrigt intensiva stadsmiljön. 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.

### **Naturvärden**

I planområdet finns parker och alléer med höga naturvärden och dessa utgörs av en stor mängd grova, gamla träd och hålträd. Området har stor betydelse för skyddsvärda träd, lavar, vedsvampar och fladdermöss. Fågellivet är sparsamt. Vattenväxten knölnate har observerats i Vallgraven.

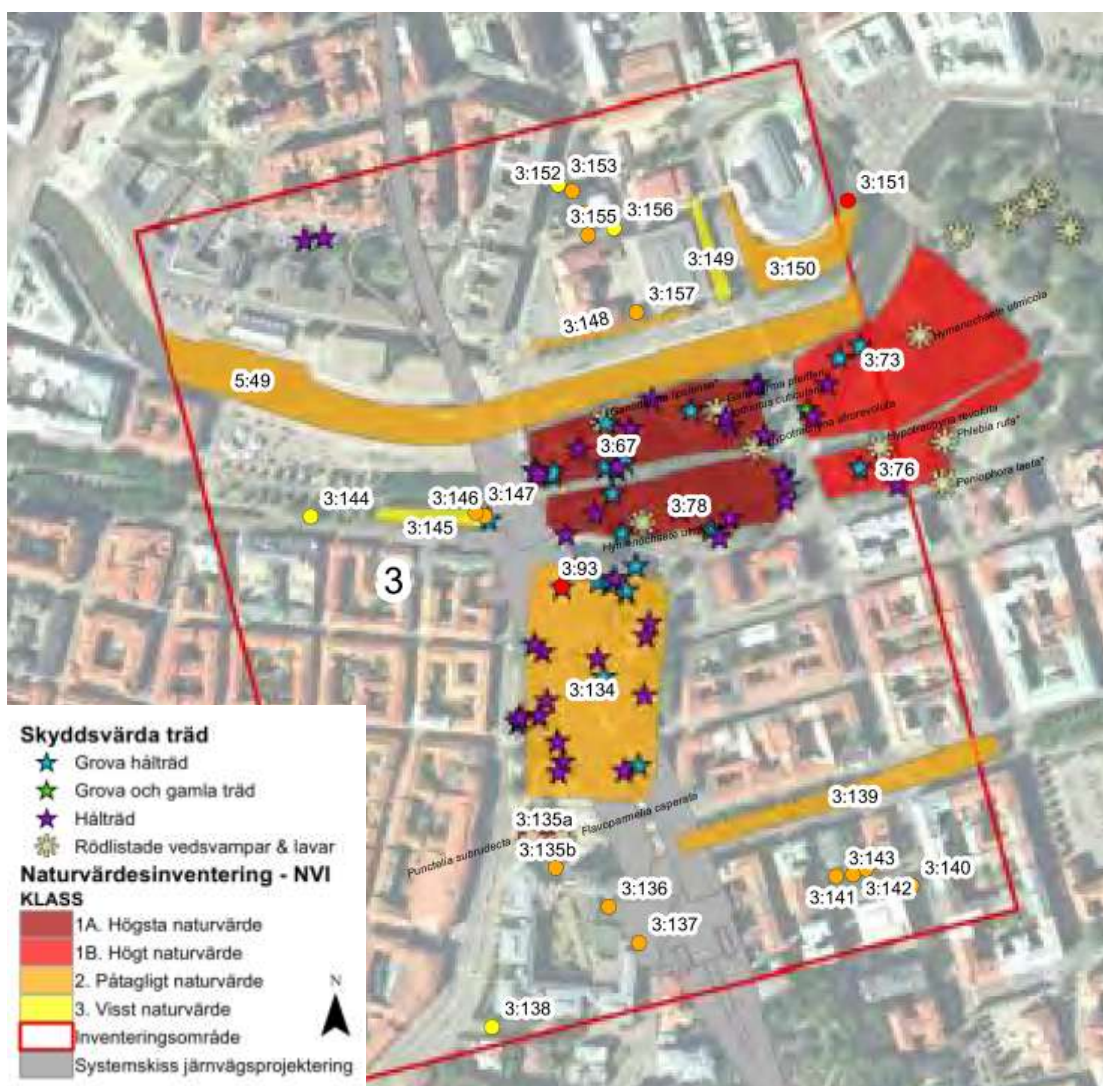
Den högsta koncentrationen av gamla och värdefulla träd finns i Kungsparken och Haga Kyrkoplan. I planområdet finns också flera biotopskyddade alléer. Allén i Vasagatan mellan Handelshögskolan och samhällsvetenskapliga biblioteket hyser dessutom rikliga förekomster av punktsköldlav som är mycket sällsynt men ännu ej hotklassificerad samt den fridlysta getlaven. Även i Kungsparken finns en mycket intressant lavflora.



*Bilden visar biotopskyddade alléer vid station Haga. Plangräns markerad med röd linje. (Bild från Callunas Naturmiljöutredning daterad 2013-12-13)*

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 finns även den i regionen sällsynta jättetickan mörk örlov, den påträffades på två lindar i Nya Allén, som löper genom Kungsparken. 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 är nationellt fridlyst och förtecknade 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).

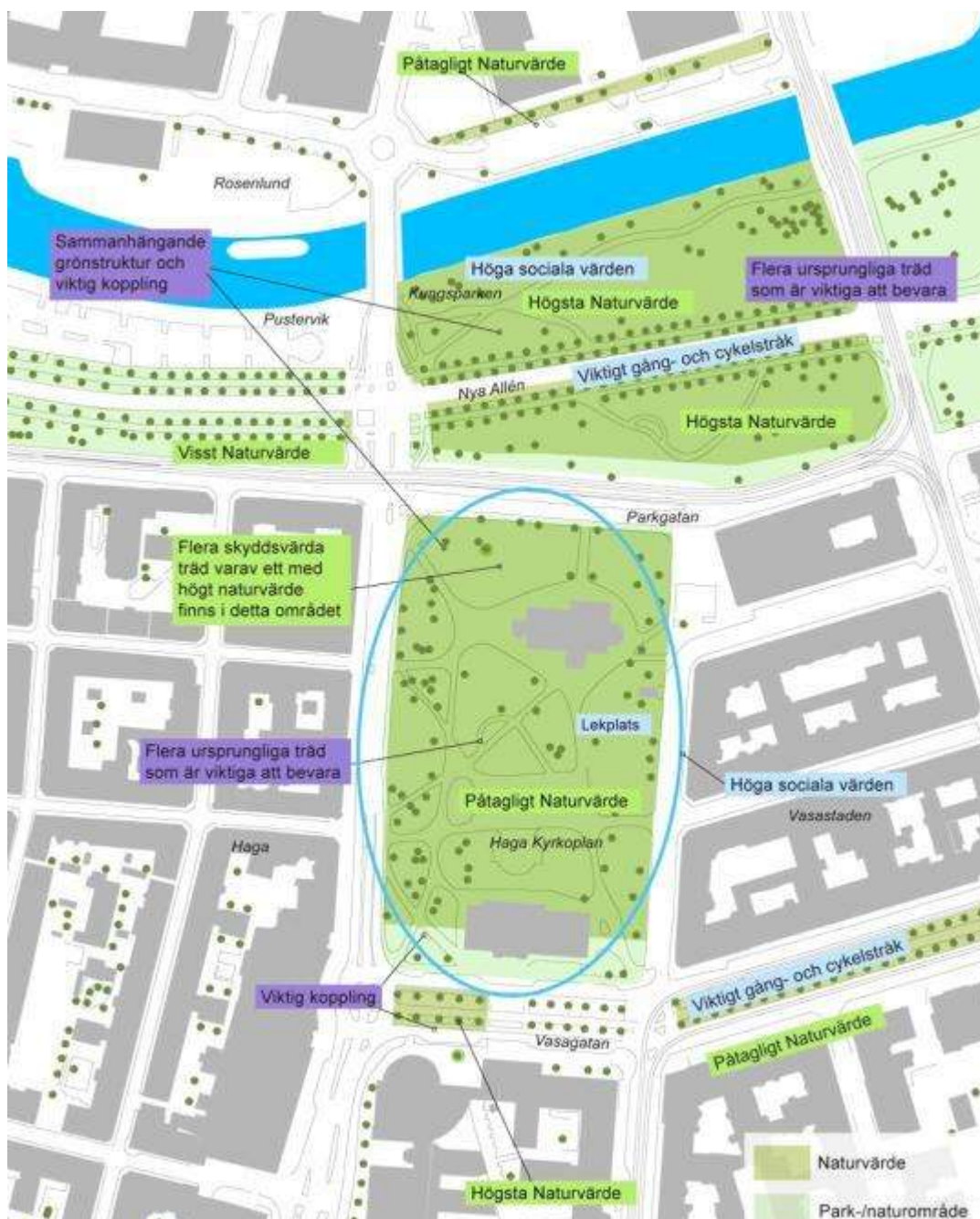


Bilden visar höga naturvärden samt skyddsvärda träd vid station Haga.  
(Bild från Callunas Naturmiljöutredning daterad 2013-12-13)

## Trädmiljöer

I Göteborgs stad finns en stor mängd gamla och värdefulla träd, i synnerhet lövträd. Det finns en högre koncentration av biologiskt värdefulla träd inne i Göteborgs stad än i Göteborgs närområde. Konnektiviteten (sambanden) mellan trädmiljöerna är viktig, till exempel mellan Alléstråket och Slottsskogen.

Alléstråket vid Vallgraven är den innersta grönstruktur som finns i Göteborg och det besitter ett oerhört stort värde för både natur, rekreation och upplevelsen av Göteborgs stadslandskap. I stråket 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 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**

Artskyddsförordningen har regler om fridlysning som gäller växter och djur. Förordningen anger både de arter som skyddas genom EU:s fågeldirektiv respektive art- och habitatdirektiv och de arter som omfattas av nationella eller regionala fridlysningsbestämmelser. 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 viloplatser (4§ artskyddsförordningen).

Ett antal fridlysta arter som skyddas genom Artskyddsförordningen (2007:845) har identifierats inom planområdet, vilkas skydd styrs av Artskyddsförordningen. Bland dessa finns fladdermöss. 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 ljusstörda 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, kulturhistoria och befintlig bebyggelse



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”.

*Bilden visar de tre riksintresseområdena samt deras utbredningsområde.*

### 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 Kulturminneslagen. 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 det är mycket troligt att fornlämningar kan påträffas vid detaljplanens genomförande.

*Bilden visar utbredningen av fornlämningen Göteborg 216:1, markerad med grått. Plangränsen är markerad med röd linje.*

## Grönstruktur

När Göteborg expanderade utanför befästningsgördeln i början av 1800-talet gjordes de gamla befästningsvallarna om till ett brett parkbälte som löper mellan den gamla staden innanför Vallgraven och den nyare staden utanför. Nuvarande Haga Kyrkoplan anlades som en park som på liknande sätt skilde den äldre arbetarstadsdelen Haga från den nya Vasastaden. Parken anlades på 1850-talet och Hagakyrkan uppfördes 1859. Områdets norra del var då tänkt som ett torg. När Stadsbiblioteket (idag Samhällsvetenskapliga biblioteket) uppfördes på 1890-talet gjordes hela området om till park, med kyrkan och biblioteket som två solitärer.

## Stadsplan

Planområdet är stadsbyggnadshistoriskt intressant med en välbevarad stadsplan från huvudsakligen 1800-talets andra hälft. Stadsplanemönstret präglas av 1866 års stadsplan som är inspirerad av det parisiska esplanadsystemet. Esplanadsystemet är i sin tur mycket typiskt för 1800-talets stadsbyggnadsideal. Stadsplanen är än idag tydligt avläsbar i området med sitt rutnätsmönster som strålar ut från Vallgraven med långa, raka gatuperspektiv som ramar in de rektangulärt formade kvarteren. Den berörda delen av Haga planlades tidigare, men präglas på samma sätt av en rutnätsplan med ett gatunät som följer raka linjer.

## Bebyggelse

Bebyggelsen inom planområdet illustrerar olika exploateringsfaser och därmed olika stilepoker. Området domineras av bebyggelse från 1800-talets andra hälft med byggande i form av friliggande monumentalbyggnader, rikt dekorerad



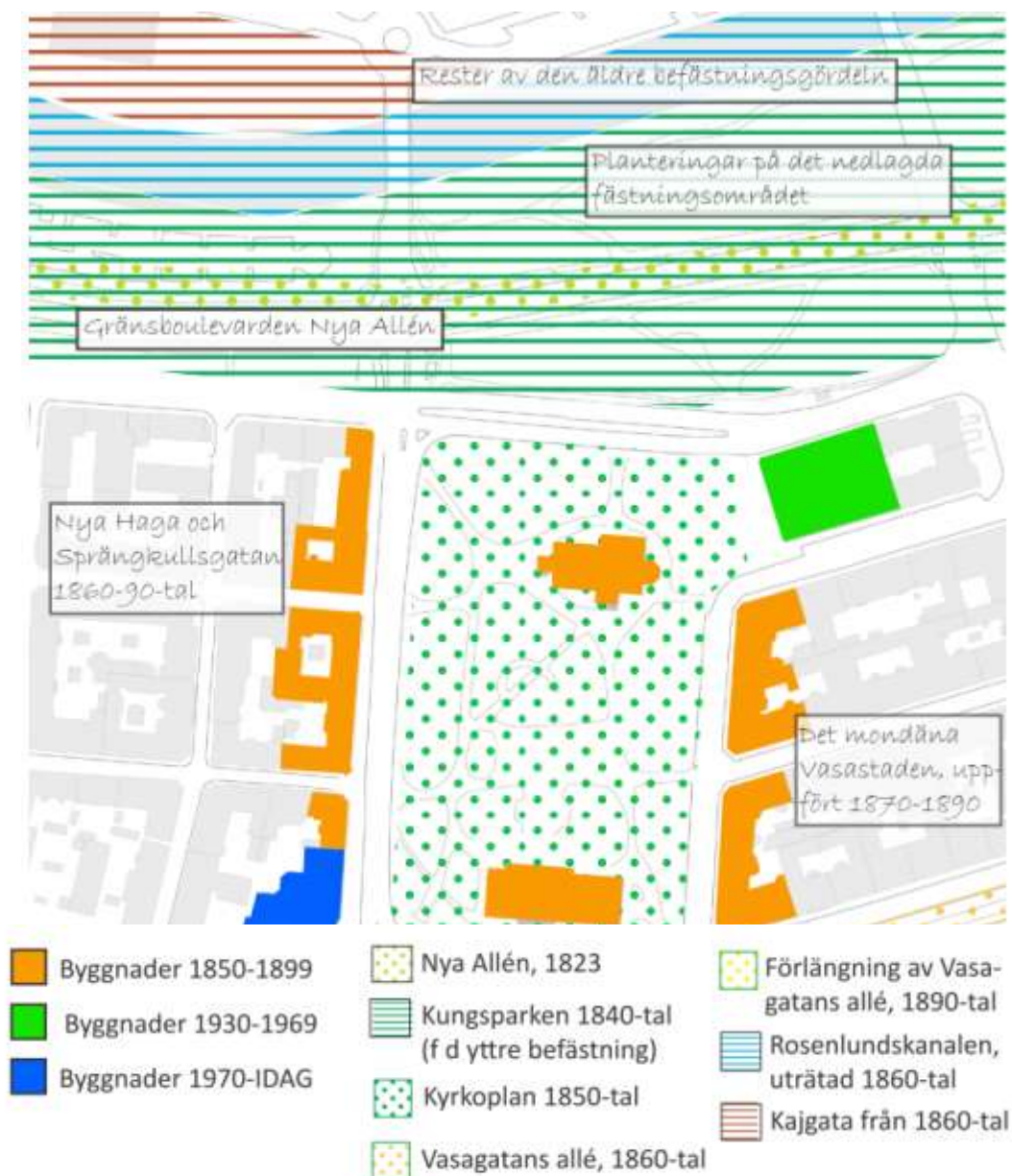
■ Byggnadsminne ■ Skydd i detaljplan ■ Ingår i bevarandeprogrammet

stenstadsbebyggelse och tidstypiskt utformade landshövdingehus. Området speglar också universitetsstaden Göteborgs utveckling genom före detta stadsbiblioteket (nuvarande Samhällsvetenskapliga biblioteket) och senare tillskott genom den modernistiska Handelshögskolan från 1900-talets andra hälft och senare postmoderna infills.

*Bilden visar skyddad bebyggelse inom planområdet, alla byggnader ingår även i bevarandeprogrammet. Illustration ur "Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Haga Kyrkoplan med omgivning", daterad 2014-09-19.*

Byggnaderna i parken 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 Kulturminneslagen (KML) 4 kapitlet. Byggnaderna längs Sprängkullsgatan och Haga Kyrkogata är försedda med skydd i gällande detaljplaner. Samhällsvetenskapliga biblioteket och delar av Handelshögskolan är upptagna i Göteborgs bevarandeprogram och är klassade som kulturhistoriskt värdefulla.



Bilden visar ålder på byggnader och miljöer. Illustration ur "Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Haga Kyrkoplan med omgivning", daterad 2014-09-19.

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

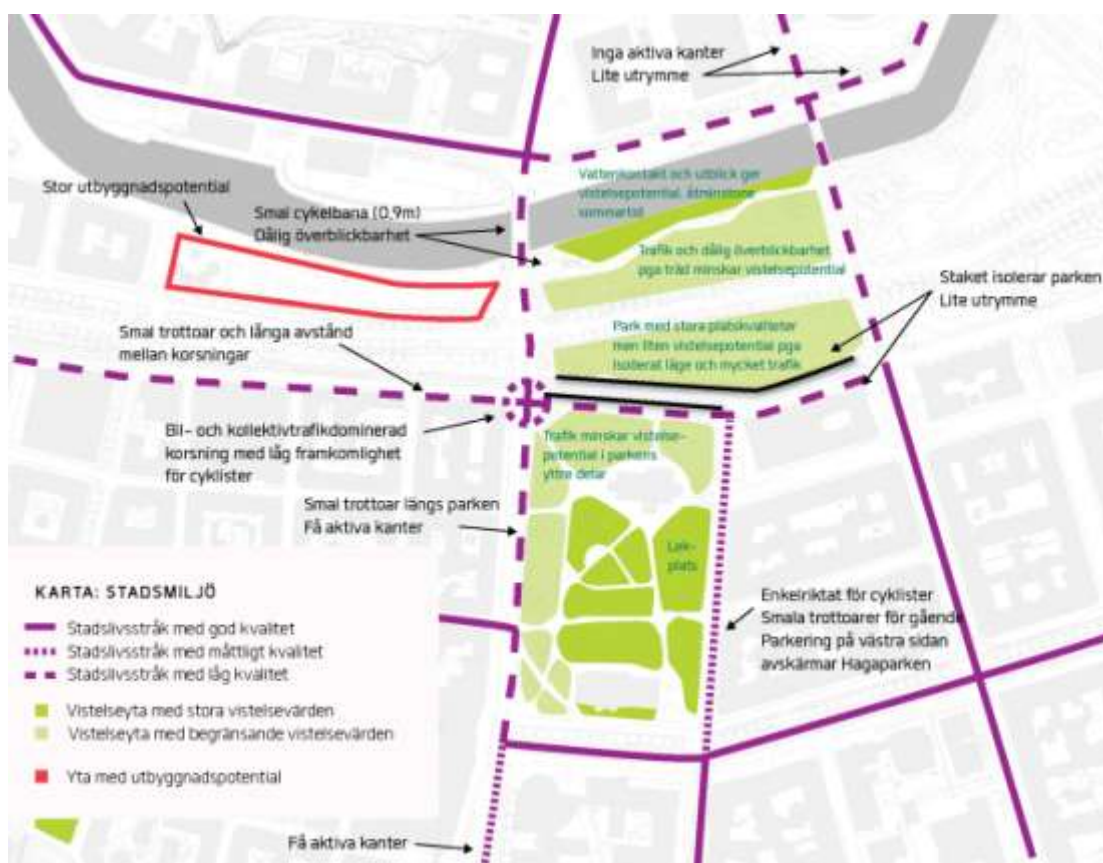


## Sociala aspekter

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.

Mitt emellan de planerade entréerna ligger Haga Kyrkoplan - 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.

Alléerna är ett viktigt stråk för bilister och cyklister men utgör samtidigt en barriär mellan områdets norra och södra delar. Passagera över Alléerna är besvärliga och området kan upplevas otryggt på kvällstid.



*Bilden visar stadsmiljöanalys för Haga. Illustration ur "Stadslivsanalys för Västlänken, För tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna", daterad 2014-02-21.*

För fördjupade beskrivningar inom planområdet för sociala aspekter se bilaga *Västlänken för staden, Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys*, daterad 2014-09-26 samt *Stadslivsanalys för Västlänken, För tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna*, daterad 2014-02-21.

## Trafik och parkering, tillgänglighet och service

Områdets huvudsakliga gång- och cykelstråk i öst-västlig riktning finns i Alléstråket samt i Vasagatan. I nord-sydlig riktning går de mest frekventerade stråken i Sprängkullsgatan och över Rosenlundsbron. På Sprängkullsgatans båda sidor finns välanvända gångbanor. Längs Haga Kyrkoplans östra sida finns idag inget gångstråk. Gångtrafiken är istället förlagd utmed byggnaderna på gatans östra sida.

Närmaste hållplats för spårvagnstrafik, Hagakyrkan, är belägen strax norr om Parkgatan i Kungsparken. Spårvagnstrafiken har även en hållplats vid Handelshögskolan på Haga Kyrkogata. Närmaste busshållplats är Pilgatan drygt 300 meter söder om korsningen Parkgatan – Sprängkullsgatan.

Området nås med bil från alla väderstreck via Södra Allén, Nya Allén, Sprängkullsgatan, Vasagatan och Rosenlundsbron. Haga Kyrkogata öster om Haga Kyrkoplan är en lokalgata med enkelriktad trafik söderut från Storgatan.

Hagaområdet trafikeras en vanlig vardag av cirka 110 000 resenärer fördelade enligt:

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

Ovanstående innebär att Hagaområdet passeras av storleksordning 29 700 000 resenärer under ett år som start- eller målpunkt, via genomresor eller som bytespunkt inom bil-, kollektiv-, cykel- eller gångtrafik.



KARTA: TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

Hög integration  
Låg integration

*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 riktningförändringar 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 cirka 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. Cykelparkering finns främst vid Handelshögskolan utmed Vasagatan.

## Tillgänglighet

Planområdet och dess omgivning består av äldre stadsmiljö med upprustade gång- och cykelytor. De två parallella gatorna Haga Kyrkogata och Sprängkullsgatan sluttar svagt mot söder. Hagakyrkan ligger på en mindre kulle som genomkorsas av gångvägar. Längs gatorna i området är tillgängligheten god medan det längs några av gångvägarna kring Hagakyrkan kan vara svårare att ta sig fram på grund av höjdskillnaderna. Tillgängligheten till hållplatsen anses godtagbar.

## 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, se figur nedan.



*Bilden visar avrinningsvägar (blå områden) samt instängda områden (markerade med rött) vid Station Haga. (Bild från Norconsults Dagvattenutredning 2014-04-11)*

## Geohydrologi

Grundvatten förekommer dels i de ytliga jordlagren, som till stor del består av fyllnadsmaterial, och dels i friktionsjordslagren under lerlagren.

Grundvattennivån i det övre magasinet, i området närmast Rosenlundskanalen, styrs av nivåerna i Rosenlundskanalen och Göta älv. Mätningar visar att portrycksnivån i leran motsvarar en grundvattenyta cirka 2 meter under markytan, vilket motsvarar nivån cirka +1,0 i området kring Rosenlundskanalen och +3,0 vid Parkgatan med en i princip hydrostatisk portrycksprofil.

Inom parkområdet visar mätningar att portrycksnivån motsvarar en grundvattenyta som ligger på nivån +4 till +5. Mätningar söder om Samhällsvetenskapliga biblioteket visar att portrycksnivån i leran motsvarar en grundvattenyta på 2 meters djup (motsvarar nivå +9). Portrycksprofilen i leran har en hydrostatisk ökning mot djupet.

## 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.

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.

### 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. Ljudnivåerna från de båda bullerkällorna adderas inte eftersom det inte går att bedöma det totala ljudets upplevelse.

### 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.

Inom Göteborg finns mäktiga leror på flera ställen som kan ge upphov till störande vibrationer exempelvis kring järnvägar. Även tågtrafik och vägtrafik ger upphov till störande vibrationer. Vibrationer är endast aktuella då tågtrafiken går ovan jord på vibrationskänslig mark, som till exempel leror och gyttjor med stor mäktighet.

Västlänkens dragning innebär att den endast går ovan mark på leror i söder mot Almedal samt i nordöst från Olskroken och österut. Trafikverket har i dagsläget inga

kända platser utmed järnvägssträckan där riktvärden för komfortstörande vibrationer överskrids.

### **Elektromagnetiska fält**

Då det gäller långtidseffekter finns det en viss misstanke att lågfrekventa magnetfält ökar risken för viss typ av cancer, leukemi (blodcancer), hos barn. Vid en sammanvägning av tidigare genomförda studier, en så kallad metaanalys, drogs slutsatsen att det för en dygnsmedelxponering över 0,4 µT finns en tvåfaldig riskökning för leukemi hos barn som inte kan förklaras av slumpmässiga variationer men som delvis kan bero på så kallat selektionsfel i vissa studier.

Världshälsoorganisationens expertorgan för cancerforskning (IARC, 2002) har därför klassificerat lågfrekventa elektromagnetiska fält som möjligen cancerframkallande. Någon riskökning under exponeringsnivån 0,4 µT har inte kunnat konstateras. Medelxponeringen i bostäder i Göteborg är 0,12 µT enligt *Miljömedicinsk bedömning*, 2014-04-11).

### **Höga vattennivåer**

Byggnader och samhällsviktiga anläggningar i området, det vill säga funktioner som garanterar stadens tekniska försörjning, förläggs på nivåer enligt gällande översiktsplan, det vill säga +2,8 m respektive +3,8 enligt nuvarande höjdsystem RH 2000.

Utgångsnivåer för fortsatt arbete med att säkra områdets tillgänglighet vid en översvämningssituation är att byggnader ska kunna nås av Räddningstjänsten. Det innebär att dessa vägar inte ska kunna drabbas av mer än 0,5 meter översvämning.

Inom staden pågår en diskussion och arbete med att säkra staden mot höga vattenstånd i ett längre tidsperspektiv. En höjning av planeringsnivåerna kan därför vara nödvändig. Om det blir aktuellt att säkra planområdet mot högre översvämningssnivåer än vad som anges i detaljplanen kommer detta sannolikt att ske genom en storskalig yttre skyddsåtgärd. Detaljplanen bedöms således ge möjligheter till ett robust översvämningsskydd i linje med gällande riktlinjer. I arbetet har också eventuellt förändrade framtida behov beaktats.

## 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 samt flytt av en transformatorstation från den delen av kvarteret som påverkas av nybyggnation till sydöstra hörnet av samma fastighet. Byggnationen innebär rivning av en del av kvarteret – det låga tegelhuset. I den nya byggnaden avses Station Hagas södra uppgång, samt vissa tekniska anläggningar integreras. Kvarterets tidstypiska höghus får skydds- och varsamhetsbestämmelser.

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 mindre uppgång utan väderskydd från stationen samt en ramp utan väderskydd ned till cykelgaraget.

Större delen av planområdet ovan mark omfattas 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 och byggnaderna samt även Rosenlundsbron får skydds- och varsamhetsbestämmelser. Återställning av ytor som påverkas under byggnationen av järnvägstunnel och återuppbyggnad av Rosenlundsbron regleras i ett genomförandeavtal.

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.

Då hela planområdet omfattas av värdefull och känslig park- och kulturmiljö och dessutom är av riksintresse för kulturmiljövård, införs utformningsbestämmelser för de nya tilläggen.

För byggandet av själva järnvägstunneln tas en särskild detaljplan fram, se diarienummer 0635/11 samt 0486/13. Föreliggande detaljplan ersätter den förstnämnda planen inom sin avgränsning efter antagandet. Denna detaljplan kompletterar markanvändningen järnvägsändamål med centrumändamål, skola samt cykelparkering under mark.

Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med Trafikverket. 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 marken föreslås upplåtas med tomträtt där Västtrafik ansvarar för utbyggnad.

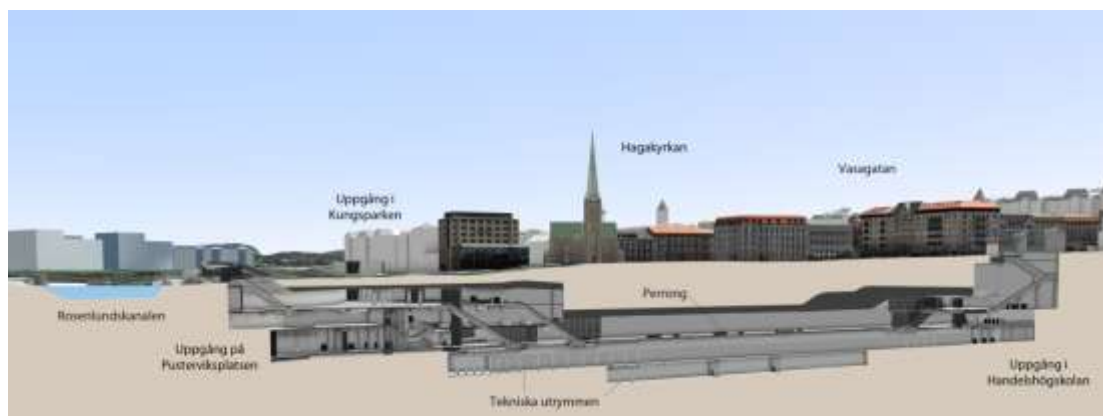
## Planområdet - Station Haga



*Illustrationsplanen visar planområdesgräns markerad med röd linje.*

Illustrationsplanen visar på möjlig utbyggnad enligt detaljplaneförslaget med stationsbyggnader för Västlänken samt Handelshögskolans kvarter. Förslaget visar på ny trafiksituation utmed Parkgatan och Sprängkullsgatan. Illustration visar möjlig nyplantering av träd (de ljusgröna), då alla träd inte kommer kunna sparas på plats under byggnation av järnvägstunneln. Det finns en ambition att så många som möjligt av de utpekade värdefulla gamla träden ska bevaras och ett arbete pågår i frågan.

## Planområdet under mark



Bilden visar en sprängskiss genom stationen i Haga. Bild framtagen av WSP.

Denna detaljplan kommer inom sin avgränsning att ersätta delar av *Ändring av detaljplan* (ÄDP) för järnvägstunnel (vilken kommer att ligga till grund för fastställelse av järnvägsplanen). I båda dessa planer ges Station Haga möjlighet att byggas ut med två plattformar och fyra spår. Denna detaljplan omfattar följande underjordiska utrymmen:

- större delen av stationens två tunnlar med två spår på ömse sidor av plattformar
- större del av stationens kommunikationsutrymmen från plattform till marknivå i söder
- stationens kommunikationsutrymmen från plattform till marknivå i norr
- tekniska utrymmen i norr och söder samt i berggrum under plattformarna
- del av norra trumpet<sup>2</sup> under Rosenlundskanalen
- del av södra trumpet<sup>2</sup> under Handelshögskolans kvarter

Utöver de ytor som upptas av de nämnda funktionerna säkerställer planen även en skyddszon kring dessa i sidled och i höjdlid.

För de ovan nämnda underjordiska utrymmena tar denna detaljplan över bestämmelser från *Ändring av detaljplan* (ÄDP) för järnvägstunnel. Huvudsakligen är det användningsbestämmelsen järnvägsändamål som övertas.

Denna detaljplan tillåter byggande av järnvägsändamål under mark. I avgränsade delar där mellanplanen kommer att finnas i norr och söder tillåts även centrumändamål och cykelparkering. Planen anger även en djupbyggnadsbegränsning som anger till vilken nivå schaktning, spontning, borring, pålning eller andra ingrepp i undergrunden får ske från markytan för andra ändamål än byggande av järnvägstunnel. Begränsning tar hänsyn till skyddsområde (10 meter i berg, 3 meter i jord/lera). Med syfte att kunna återplantera träd, säkerställs i planen att jorddjupet överstiger 2 meter undantaget för trappor.

<sup>2</sup> I Västlänkenprojektet avser ordet trumpet den övergångssträcka på spårlinjen där den breda stationssektionen övergår till den smalare tunnelsektionen.



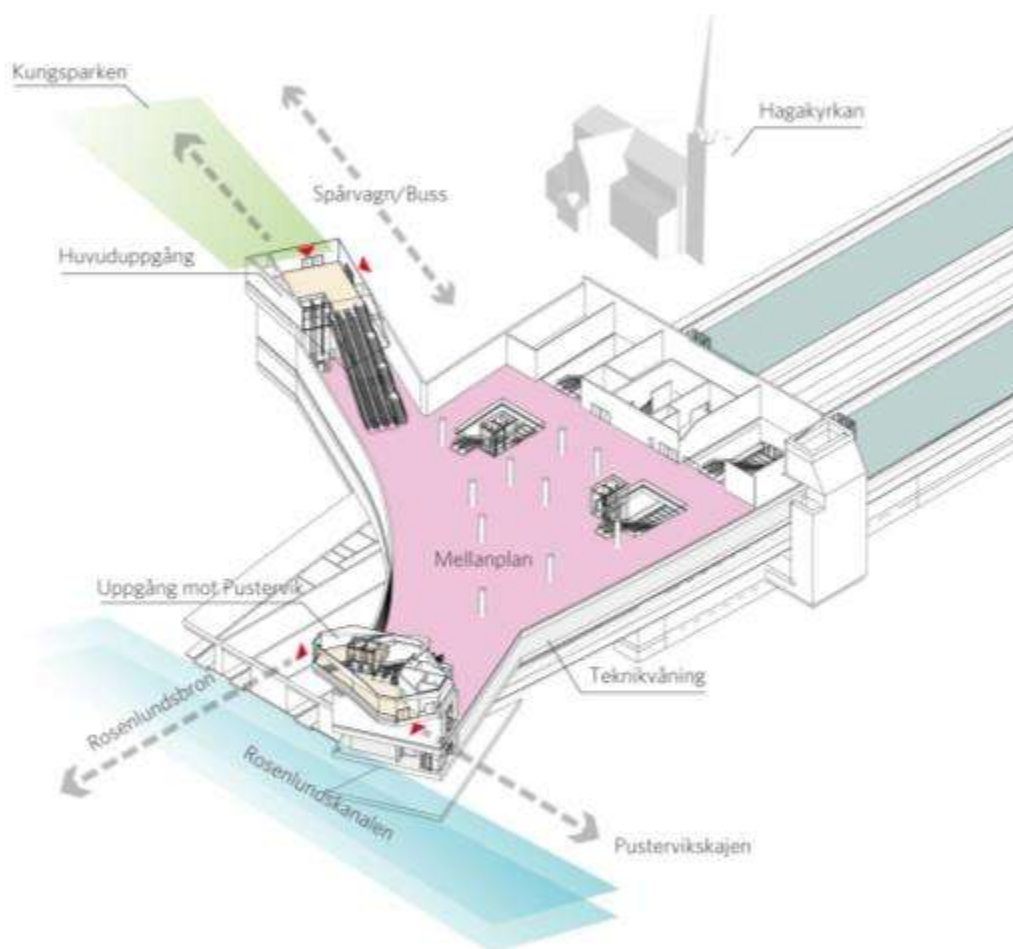
## Stationens uppbyggnad – stationstunnlar och tekniska utrymmen

Västlänken kommer att komma ut ur berget vid Rosenlund och sedan fortsätta i de djupa jordlagren under Rosenlundskanalen och Alléstråket. Strax norr om Hagakyrkan går tunnelarna in i det brant sluttande berget igen. Stationens norra delar kommer alltså att vara förlagda i betongkonstruktioner i leran medan de södra delarna förläggs i berg.

Stationen består, fullt utbyggd, av två stationstunnlar som i berget separeras av en cirka 10 meter bred, solid bergpelare/bergvägg. De norra ändarna av plattformarna kommer att ligga utanför bergtunnelarna i stationens betongdel. Stationstunnlarna kommer att rymma vardera en 250 meter lång och 16 meter bred mittplattform med spår på ömse sidor. Plattformarna ligger djupt under markytan, från 21 meter i norr till cirka 30 meter i söder.

## Norra uppgångarna och dess mellanplan

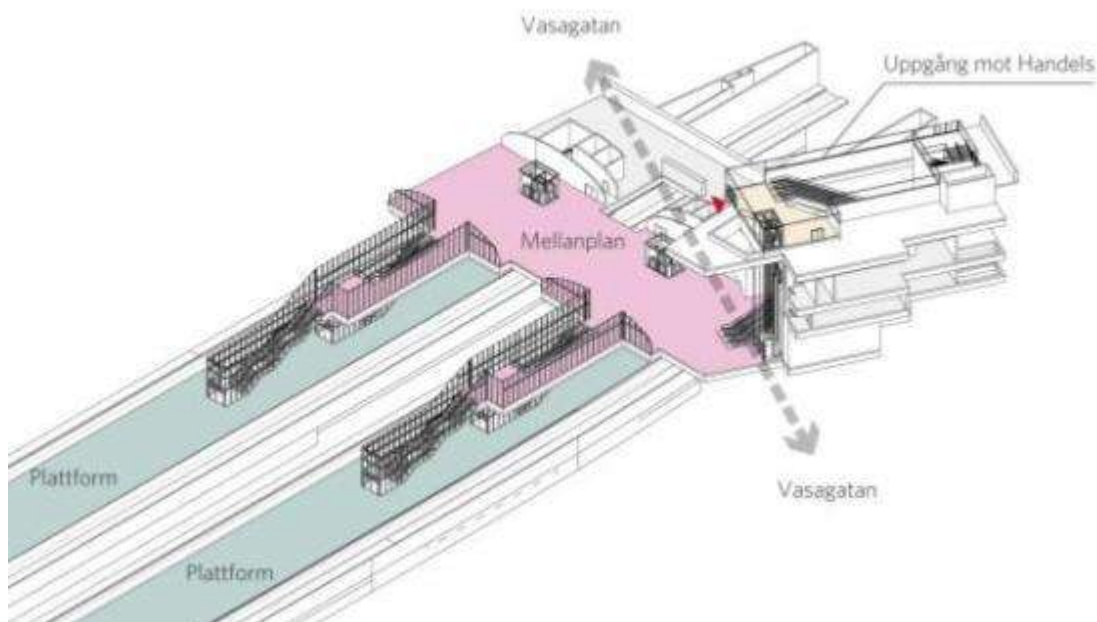
Uppgångarna från plattformarna är koncentrerade till dess ändar. Rulltrappspaketet, trappor och hissar leder direkt upp till ett övre mellanplan under Alléstråket, varifrån det är möjligt att välja mellan två till fyra olika entréer på markytan.



*Bilden visar en axonometri över uppgångarna till Pustervik samt Kungsparken. Axonometri framtagen av Trafikverket.*

## Södra uppgången och dess mellanplan

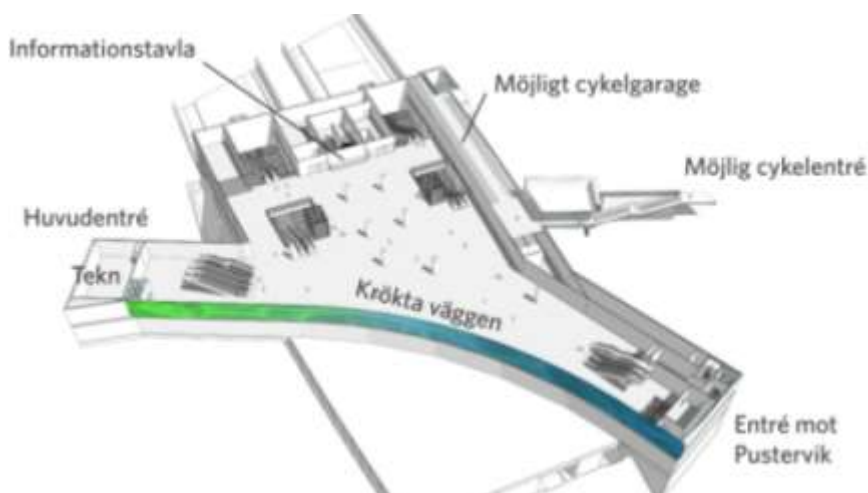
I söder leder rulltrappor, trappor och hissar upp till ett undre mellanplan, tvärs stationstunnlarna. Det södra mellanplanets bergtrum dimensioneras till sin bredd av utrymmesbehovet för utrymning av fullsatta tåg. Från mellanplanets västra ände leder rulltrappor och hissar upp till den södra stationsentrén i hörnet av Vasagatan och Haga Kyrkogata inom Handelshögskolans kvarter.



*Bilden visar en axonometri över uppgången till Handelshögskolan.  
Bild framtagen av Trafikverket.*

## Cykelparkering under mark

Behov av cykelparkeringar i anslutning till stationen är stort inom hela planområdet. I denna känsliga kulturmiljö föreslås att en del av platserna rymms i cykelparkering under mark. I norr handlar det om ett utrymme utmed övre mellanplanets västra vägg som rymmer upp till 300 cyklar. Detta nås via en separat entré utformad som en flack trappa med ramp. I söder avses en del cykelplatser rymmas under mark i den nybyggda delen av Handelshögskolan.



*Bilden visar en axonometri över cykelparkering på mellanplanet. Bild framtagen av Trafikverket.*

## Planområdet ovan mark

### 1. Rosenlundsbron



Detaljplanen syftar till att säkerställa Rosenlundsbrons kulturhistoriska värde. Bron demonteras varsamt under byggnation av Västlänken och återuppbyggs på sin ursprungliga plats. Trafikytorna föreslås anpassas inom befintlig bredd för en bättre framkomlighet och tillgänglighet för gående och cyklister. Sydöstra brofästet anpassas till den föreslagna uppgången från Västlänken. För kulturhistoriska beaktanden samt varsamhetsbestämmelser för Rosenlundsbron se sidan 55. Rosenlundskanalen får fortsatt användningen vattenområde.

### 2. Pusterviksplatsen



På Pusterviksplatsen strax sydväst om Rosenlundsbron föreslås en av Station Hagas norra uppgångar. Denna uppgång kommer huvudsakligen att användas av resenärer som har sitt mål i stadskärnan dit det är enkelt att ta sig över Rosenlundsbron. Härifrån är det också gångavstånd till Järnvågen och Järntorget i väster. Uppgången består av rulltrappspaket och hiss samt tillhörande kommunikationsytor. Väster om uppgången planeras angöringsyta för färdtjänst, lämning och hämtning samt parkering för rörelsehindrade. Ett mindre utrymme som vetter mot angöringsytan reserveras som angreppsväg för Räddningstjänsten.

Även ytor för tekniska installationer för järnvägstunneln samt stationen så som tryckutjämning och ventilation behöver inrymmas. Parkering för rörelsehindrade anordnas, samt ett fåtal platser för korttidsparkering och taxi. Cykelparkering för cirka 50 cyklar kan anordnas i marknivå vid uppgången.

Allén utmed Norra Allégatan kommer att återställas, dock kommer en infart anläggas för att kunna angöra till stationens uppgång. Påverkan på träden i allén ska göras så liten som möjligt varför infarten har en begränsning i sin bredd om maximalt sammanlagt 9 meter.

Stationsbyggnaden föreslås utformas som en envåningsbyggnad i vilken dess tillhörande funktioner integreras. Detta för att minimera påverkan på den känsliga miljön. Maximal yta som får upptas av funktionerna är 450 kvadratmeter. Därav kommer cirka 50 kvadratmeter högst upptas av tekniska anläggningar och högst cirka 75 kvadratmeter får upptas av funktioner för Räddningstjänsten. Byggnaden får uppföras inom kvartersmark med användningen järnvägsändamål, centrumändamål samt cykelparkering under mark. Byggnaden får uppföras cirka 11 meter från kajkanten för att säkerställa en generös kajpromenad och vistelseyta intill Rosenlundskanalen. Entrébyggnad samt angöringsytan kan integreras i en framtida större byggrätt och/eller bli del av en framtida utökning av Kungsparken.



*Bilden visar förslag på utformning av uppgången på Pusterviksplatsen. Bild framtagen av Trafikverket genom Abako arkitektkontor AB.*

Byggnaden ska i sin utformning, volymhantering och materialval ta stor hänsyn till den känsliga park- och kulturmiljön i sin helhet, samt den närmaste omgivningen, där i synnerhet kajen och Rosenlundsbron utgör en viktig beståndsdel. De element som är särskilt viktiga att ta hänsyn till nämns under rubriken kulturhistoriska beaktanden från sidan 51 och framåt.

Entréer för resenärer föreslås från nordost samt från angöringsplatsen i väster. Entré för Räddningstjänsten föreslås också från angöringsytan i väster. Byggnaden kan även med fördel öppnas upp mot kajpromenaden samt mot gatan i öster om detta visar sig inte försvåra för kommunikationer inom och utanför byggnaden.

Del av gatan mellan korsningen med Nya Allén och Rosenlundsbron höjs något mot dagens nivå. Entrén som vetter österut mot bron föreslås ligga på +3.5 meter. Del av kajen från Rosenlundsbron och västerut sluttar gradvis mot en lägsta nivå närmast kanalen som motsvarar dagens. På detta sätt kan kajstråket ha två höjdnivåer sammankopplade med en längsgående trappa. Entrén som vetter västerut mot angöringsplatsen föreslås ligga på +2.8 meter. På så sätt skapas två etage inom byggnaden. Höjdskillnaden tas upp med trappa och hiss.

När byggnadens fasader och tak utformas är det särskilt viktigt att möjliggöra fria siktlinjer i nordvästlig-sydöstlig samt öst-västlig riktning. Även lägets kvaliteter så som utsikt mot det öppna vattenrummet, ska tas till vara. I söder kommer byggnaden att kantas av allén. Träd som tagits bort under byggtiden ersätts med stora träd för att inte avvika från befintliga träd i den fyrradiga allén.

### 3. Uppgång från cykelgarage norr om Södra Allégatan



I nära anslutning till cykelstråket i Allén föreslås en uppgång från cykelgaraget som finns på en balkong i den västra delen av det övre mellanplanet. Uppgången föreslås som en flack trappa utan väderskydd, med en ramp för att leda cykeln. Trappan bör ha en bekväm lutning och uppta maximalt 80 kvadratmeter.

### 4. Del av Kungsparken



Denna del av Kungsparken får skyddsbestämmelse  $q_2$  och varsamhetsbestämmelse  $k_3$ , som syftar till att skydda och bevara kulturmiljövärden i den historiska parkmiljön. Alléerna utmed Nya Allén får skydd i form av planbestämmelsen  $allé_1$  där två trädrader på vardera sida om huvudgatan ska planteras efter att utbyggnaden av järnvägstunneln är klar. Strax öster om Rosenlundsbron tas en del av parkmarken i anspråk under byggnationen av Västlänken, då delen mellan Rosenlund och Haga Kyrkogatan byggs i öppet schakt. När Västlänken är färdigbyggd avses denna del av Kungsparken återställas och återplanteras. Jorddjupet över tunneltaket ska möjliggöra plantering av större träd för att Kungsparkens ursprungliga karaktär ska kunna återskapas. Den befintliga grusstigen längs med Vallgraven föreslås kopplas till ett nytt gångstråk i förlängningen av Haga Kyrkogata och Arkitektgatan med en ny gångbro över Vallgraven.

### 5. Bytespunkt Haga samt entrébyggnaden i Kungsparken



I Kungsparken, i den smala parkremsan mellan Parkgatan och Nya Allén föreslås en av Station Hagas uppgångar i norr. Uppgången placeras strax norr om nuvarande spårvagnshållplats Hagakyrkan, som byggs om till en ny bytespunkt med både spårvagn- och busshållplatser. Avståndet från uppgången till hållplatserna blir 10-40 meter beroende på vilken riktning hållplatsen försörjer. Ett nytt föreslaget stråk öster om byggnaden och hållplatserna planeras mellan Arkitektgatan norr om Vallgraven och Haga Kyrkogata. Stråket kommer att underlätta angöring till byggnaden för gående och cyklande från öster.

Förslaget innebär att funktionerna föreslås integreras i en sammanhängande envåningsbyggnad för att minimera påverkan på den känsliga miljön. Maximal yta som får upptas av funktionerna är cirka 450 kvadratmeter. Därav får högst 50 kvadratmeter upptas av tekniska anläggningar för järnvägstunnel samt för trafiksignalcentral.

Cykelparkering för cirka 50-70 cyklar kan anordnas i marknivå i närheten av uppgången. Ett antal platser för cykelparkering planeras även på Smyrnatorget.



Byggnaden får uppföras inom kvartersmark med användningen järnvägsändamål, centrumändamål samt cykelparkering under mark. Byggnaden ska placeras minst 6 m från hållplatskant för att platsen inte ska upplevas som trång och för att undvika konflikt mellan väntande resenärer och förbipasserande.

*Bilden visar hållplatskantens läge.*

Byggnaden ska genom utformning, volymhantering och materialval ta stor hänsyn till den känsliga park- och kulturmiljön både i ett större sammanhang och i den närmaste omgivningen, där den linjerade öst-västliga riktningen skapas. De element som är särskilt viktiga att ta hänsyn till nämns under rubriken kulturhistoriska beaktanden gällande nybyggnation från sidan 51 och framåt.

Entréer för resenärer föreslås huvudsakligen i söder mot hållplatsen, samt i sydost i det nya stråket i Haga Kyrkogatans förlängning. Det är önskvärt att byggnaden kan öppnas upp även mot väster samt att den i sin utformning motverkar upplevelse av baksidor.



*Idéskissen visar vy mot uppgång i Kungsparken intill en ny bytespunkt. Bild framtagen av Varpunen.*

## 6. Haga Kyrkoplan



Haga Kyrkoplan samt de två solitärbyggnaderna inom parken – Hagakyrkan och före detta Stadsbiblioteket (nuvarande Samhällsvetenskapliga biblioteket) skyddas i form av skyddsbestämmelser.

Det nordvästra hörnet av Haga Kyrkoplan, som till viss del kan komma att påverkas vid byggnationen av Västlänken, avses återställas och återplanteras. Över tunneltaket säkerställs ett jorddjup på minst 2 meter för att möjliggöra plantering av större träd så att Haga Kyrkoplans ursprungliga karaktär ska kunna återskapas.

Hagakyrkan med tillhörande park skyddas enligt kulturmiljölagen och detaljplanen befäster detta skydd. Marken under och i nära anslutning till kyrkan ändrar användning från park till kvartersmark med användningen samlingslokal.

Före detta Stadsbiblioteket, nuvarande Samhällsvetenskapliga biblioteket, upptas i bevarandeprogrammet och får genom detaljplanen skydds- och varsamhetsbestämmelser. Biblioteket får användningen centrumändamål och skola samt järnvägsändamål under mark.

En befintlig transformatorstation utmed Haga Kyrkogatan får i planen användningen teknisk anläggning. Ett skyddsavstånd om cirka 5 meter krävs för transformatorstationen och söder om denna föreslås en byggrätt för en återvinningsstation. Detta innebär att befintlig återvinningsstation kan flyttas dit från sin nuvarande plats en bit söderut mitt emot Bellmansgatan utan att funktionen försämras. På så sätt samlas dessa tekniska installationer och övrig park frigörs från sådana tillägg. Detta möjliggör även att entrén till parken i Bellmansgatans förlängning kan få en mer representativ utformning.

Haga Kyrkoplan får en avgränsning som återspeglar nuvarande utbredning. De omgivande gatorna tillåts inte breda ut sig mer in i parken. Detta säkerställs genom planbestämmelse, gångbana/trottoar får ej uppföras. På så sätt säkerställs även de historiska gatustrukturerna och bredderna.

I sydvästra hörnet av parken får ett befintligt gasskåp användningen teknisk anläggning.

I anslutning till korsningen mellan Parkgatan och Sprängkullsgatan, vid hörnet av Haga Kyrkoplan, inom parkmark, föreslås de norra uppgångarna kompletteras med en enkel trappa utan väderskydd, med planbestämmelsen uppgång och får maximalt uppta 40 kvadratmeter. Utmed Parkgatan föreslås en busshållplats med väderskydd uppföras i parken, dock begränsas intrånget i Haga Kyrkoplan.

## 7. Haga Kyrkogata samt torg utanför Smyrnakyrkan



Haga Kyrkogata behåller sin karaktär av lokalgata med dess nuvarande gräns mot Haga Kyrkoplan. Gatan föreslås dock rustas upp genom att ett gångstråk förläggs längs med Haga Kyrkoplan som därigenom kommer att upplevas mer tillgänglig. Cyklisterna får en enkelriktad cykelbana norrut och samsas med biltrafiken i den enkelriktade gatan söderut. De längsgående platserna för bilparkering längs gatans östra sida behålls, medan de snedställda bilplatserna mot parken föreslås tas bort till förmån för det nämnda cykelstråket.

I förlängningen av Haga Kyrkogata, genom Kungsparken och över Vallgraven mot Arkitektgatan skapas ett nytt strategiskt gångstråk som gen koppling mellan Handelshögskolan och Pedagogen.

Området framför Smyrnakyrkan ändrar användning från lokalgata till torg och föreslås samtidigt rustas upp. Inom torget möjliggörs anläggning av brandgasschakt. Dessa får uppta maximalt 120 kvadratmeter och kan med fördel utformas som galler i marknivå eller som en multifunktionell möbel inom torgytan. Utformningen ska ta hänsyn till den omgivande värdefulla kulturmiljön.

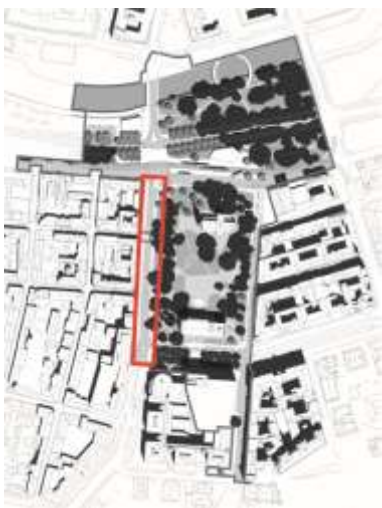
Cykelparkering för cirka 40 cyklar kan anordnas i marknivå på torget med fördel i anslutning till brandgasschakten.



*Idéskissen visar vy mot torget utanför Smyrnakyrkan samt Haga Kyrkogata. Bild framtagen av Varpunen.*



## 8. Sprängkullsgatan



Sprängkullsgatan är ett viktigt gång-, cykel- och kollektivtrafikstråk där gång- och cykelstråket fortsätter över Rosenlundsbron. Denna koppling in mot Staden inom Vallgraven nyttjas frekvent. Den nuvarande gatubredden som har sina anor i 1866-års stadsplan, men som genom åren har justerats något i korsningarna, fastställs i föreslagen detaljplan.

Gatan föreslås rustas upp genom att framkomlighet och tillgänglighet för gående och cyklister förbättras. Detta sker på bekostnad av att ett bil/busskörfält försvinner, dock utan större påverkan på framkomligheten i och med att korsningarna i Alléstråket förenklas och förbättras. En stor förbättring

av korsningen är att genomfartstrafik över Alléstråket kan tas bort så att två trevägskorsningar ersätter dagens mycket komplexa och kapacitetsbegränsade korsning.

## 9. Nybyggnad av Handelshögskolan inklusive entré till Västlänken



Den södra uppgången från Västlänken integreras i bottenplan på en ny byggnad för Handelshögskolan. Med fördel placeras även Handelshögskolans andra mer publika ytor i denna våning som vetter mot Vasagatan och Haga Kyrkogata.

En arkitekttävling är utlyst för denna byggnad och vinnare kungörs i slutet på mars 2015. Högskolan har behov av nya verksamhetslokaler och en viktig del av tävlingsuppgiften är att pröva utbyggnadskapaciteten i relation till omgivande bebyggelse och stadsrum. Detaljplanen är i detta skede flexibel, för att preciseras mer inför granskning. Handelshögskolans tidtypiska högdel får skydds- och varsamhetsbestämmelser.

Nybyggnad behöver ta hänsyn till den värdefulla kulturmiljön i sin helhet samt angränsande byggnadsverk i synnerhet. Planen anger idag en möjlig utbyggnadsarea samt en intention att förgårdsmarken lämnas fri från byggnad, för att en väl tilltagen offentlig plats ska få utrymme utanför stationens och högskolans entréer.



*Översikt bilden visar södra delen av planområdet vid Handelshögskolan. Illustration framtagen av Trafikverket.*

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. Den får uppta maximalt 50 kvadratmeter och föreslås ligga delvis under mark med åtkomst från ett befintligt lastintag.

Vasagatans utformning, den del med anor från 1866-års stadsplan, samt utbredningen från 1890-talet befästs i föreslagen detaljplan samt skyddar allén. Haga Kyrkogata söder om Vasagatan behåller sin nuvarande utformning och funktion.



*Illustration av den södra entrén i hörnet av Handelshögskolans kvarter sett från Vasagatan. Den antydda byggnadsvolymen symboliserar Handelshögskolans planerade men ej ännu utformade utbyggnad. Bild framtagen av Trafikverket genom Abako arkitektkontor AB.*

## Kulturhistoriska beaktanden gällande nybyggnation

Planområdet ligger inom ett kulturhistoriskt mycket värdefullt och känsligt område. De mest centrala egenskaperna för planområdet 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.

Utformning av nya tillägg ska ta hänsyn till det historiska sammanhanget med en tydlig kontextualitet vad gäller uttryck, skala, volym, materialbehandling samt färgskala. Ny bebyggelse samt offentliga ytor, så som stationsuppgångar, tekniska anläggningar och torgytor ska anpassas till platsens karaktär som präglas av hög materialkvalitet, lågmäld färgskala samt stor omsorg om detaljer.

### Byggnaden i Kungsparken

Den nya stationsbyggnaden bör relatera till Hagakyrkan vad gäller axialitet och det samlade uttrycket. Stationsbyggnaden formas till en ”byggnad i park” och har följande utformningsbestämmelser; *f<sub>1</sub> – Byggnad, teknisk anläggning och/eller torgytor omfattas av 2 kapitlet 6§ PBL där särskild hänsyn ska tas till omgivande kulturmiljövärden som redovisas i planbeskrivningen, sidorna 51-56*. Byggnaden får uppföras i en våning och endast omfattas av en byggnad inom byggrätten.

### Byggnaden på Pusterviksplatsen

Stationsbyggnaden vid Pusterviksplatsen ska vara i en våning och endast omfattas av en byggnad så att påverkan på siktlinjerna mot Rosenlundskanalen minimeras. Byggnaden omfattas av följande utformningsbestämmelser; *f<sub>1</sub> – Byggnad, teknisk anläggning och/eller torgytor omfattas av 2 kapitlet 6§ PBL där särskild hänsyn ska tas till omgivande kulturmiljövärden som redovisas i planbeskrivningen, sidorna 51-56*.

### Nybyggnad för del av Handelshögskolan

Uppförandet av en ny byggnad efter rivning av Carl Nyréns låga tegelbyggnad i korsningen Haga Kyrkogata och Vasagatan har att förhålla sig till Handelshögskolans övriga byggnader såväl som Samhällsvetenskapliga biblioteket på motstående sida av Vasagatan och 1890-talets stenhus utmed Haga Kyrkogata och Vasagatan. Ny byggnad för Handelshögskolan har följande utformningsbestämmelser; *f<sub>1</sub> – Byggnad, teknisk anläggning och/eller torgytor omfattas av 2 kapitlet 6§ PBL där särskild*

*hänsyn ska tas till omgivande kulturmiljövärden som redovisas i planbeskrivningen, sidorna 51-56.*

Byggnaden omfattas även av följande planbestämmelse:  $f_2$  – *Byggnad ska ges ett arkitektoniskt uttryck, som genom volymhantering, formgivning, materialval och färg tar hänsyn till direkt anslutande byggnadsverk.*

### **Torgytor och allmänna platser**

För allmänna platser gäller *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 gör en indelning av områden och stadsdelar inom vilka olika rekommendationer gäller, med en hel del gemensamma rekommendationer. I planområdet möts områdena Inom Vallgraven, Haga och Stenstaden.

Samtidigt styr en generell planbestämmelse över hela planområdet att *Trottoarer ska vara belagda med gångbanesten och hallar av Bohusgranit eller likvärdigt. Kant mot körbana/cykelbana avslutas med ramsten.*

Planbestämmelser som styr utformningen inom planområdet är  $f_1$  – *Byggnad, teknisk anläggning och/eller torgytor omfattas av 2 kapitlet 6§ PBL där särskild hänsyn ska tas till omgivande kulturmiljövärden som redovisas i planbeskrivningen, sidorna 51-56.*

Staden planerar att ta fram ett gestaltningsprogram för planområdet där principer kring utformning, material, färg och form ska arbetas fram. Arbetet med gestaltningsprogrammet avses vara klart till antagande.

### **Bevarande, rivning**

Vid planens genomförande kommer den låga tegelbyggnaden inom Haga 22:1, Handelshögskolan att rivras. Detaljplanen innebär att rivningsförbud införs för Rosenlundsbron, Hagakyrkan, Samhällsvetenskapliga biblioteket samt Handelshögskolans högbyggnad. Dessa får skyddsbestämmelser samt hur skötsel ska ske av byggnaderna och bron. För specifika skyddsbestämmelser för respektive byggnadsverk se text nedan.

### **Kulturhistoriskt värde Hagakyrkan**

Kyrkobyggnaden, som är en av de första nygotiska kyrkorna uppförda i Sverige, har ett högt kulturhistoriskt värde, som enskild byggnad och som viktig del i stadsbilden. Kyrkan tillsammans med parken påvisar stadens utbyggnadshistoria och samtida kulturella behov.

Hagakyrkan, har skyddsbestämmelse i form av  $q_1$  – *Särskilt värdefull byggnad som omfattas av 8 kapitlet 13§ PBL. Byggnaden får inte rivras. Byggnadens fasader och tak ska bevaras till såväl helhet och form som material, detaljer, och färgsättning, så att dess kulturhistoriska kvaliteter, arkitektoniska egenart och betydelse i stadsrummet inte förvanskas. De egenskaper och karaktärsdrag som ska bevaras och vårdas har angivits i planbeskrivningen, sidorna 51-56*

Viktiga exteriöra egenskaper, formelement och karaktärsdrag:

- Fasadens komposition och helhetsverkan
- Fasadteglets struktur och komposition
- Den kopparklädda tornspiran
- De höga spetsiga fönstren och dess rika dekor av gotiskt masverk i fiskblåsemönster
- Korets fem fönster med blyinfattade glasmålningar
- Portaler och fönsteromfattningar i ljus sandsten
- Skulpterade spetsbågar och strävpelare
- Huvudingångens kolonetter dekorerade med gotiska bladkapitäler och lövverksdekorerade arkivolter
- Sidoentréerna med enklare kolonetter och skivkapitäl med släthuggna arkivolter
- Ytterdörrarna av mörkt brunmålade spåntade bräddörrar satta i par, dekorerade med tilltagna gångjärn av svartmålat smide.
- Det 49 meter höga tornet omgivet av fyra småspiror, avslutas upptill av finhuggen sandsten
- Det 3 meter höga korset i förgylld koppar

Hagakyrkan omfattas även av varsamhetsbestämmelse  $k_2$  – *Vid underhåll och ändring av byggnad ska detta ske med material och metoder som är anpassade till byggnadens tekniska, historiska och estetiska egenskaper så att dess kulturhistoriska värde inte förvanskas.*

### **Kulturhistoriskt värde Samhällsvetenskapliga biblioteket**

Byggnaden är uppförd 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.

Samhällsvetenskapliga biblioteket, får skyddsbestämmelse i form av  $q_1$  – *Särskilt värdefull byggnad som omfattas av 8 kapitlet 13§ PBL. Byggnaden får inte rivas. Byggnadens fasader och tak ska bevaras till såväl helhet och form som material, detaljer, och färgsättning, så att dess kulturhistoriska kvaliteter, arkitektoniska egenart och betydelse i stadsrummet inte förvanskas. De egenskaper och karaktärsdrag som ska bevaras och vårdas har angivits i planbeskrivningen, sidorna 51-56.*

Viktiga exteriöra egenskaper, formelement och karaktärsdrag för Samhällsvetenskapliga biblioteket:

- Fasadens komposition, dekor och exklusiva material
- Sockelvåningen, balkongerna, utanpåliggande pelarraderna och entréernas gestaltade kalkstensomfattningar.

- Murverkets sammanhållande egenskaper och mönsterrika variation
- De flerindelade fönsterpartierna med utsnidade träprofiler
- Det flacka taket markerat med genomsiktig balusterrad i kalksten.
- Entréportens utförande vilken är rikt dekorerad med svartmålat smide och glaspartier
- Ljusarmaturerna framför huvudentrén

Byggnaden omfattas även av en varsamhetsbestämmelse av exteriören  $k_2$  – Vid underhåll och ändring av byggnad ska detta ske med material och metoder som är anpassade till byggnadens tekniska, historiska och estetiska egenskaper så att dess kulturhistoriska värde inte förvanskas.

Samhällsvetenskapliga biblioteket omfattas även av en varsamhetsbestämmelse  $k_1$  – *Särskilt värdefull byggnad som omfattas av 8 kapitlet 13§ PBL. De karaktärsdrag och värden hos byggnadens interiör som angivits i planbeskrivningen sidorna 51-56 ska särskilt beaktas vid eventuell ändring, så att detta sker på ett varsamt sätt.*

Viktiga interiöra egenskaper, formelement och karaktärsdrag för Samhällsvetenskapliga biblioteket:

- Fast inredning så som paneler och dekor i trä, fönsterbänkar, bänkar, synliga bjälklag med mera.
- Stuckaturer
- Dekormarmor och sten
- Trappor och handledare
- Gjutjärnsdetaljer så som trappor, handledare och radiatorer
- Dekormålningar på väggar och tak
- Förgyllda ljusarmaturer
- Dörrar, dörrblad och dörrfoder
- Profilerade listverk i tak samt på golv

### **Kulturhistoriskt värde 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. En tillbyggnad bestående av fem huskroppar, däribland den rundade biblioteksbyggnaden, uppfördes åren 1994-95 efter ritningar av Erséus, Frenning och Sjögren Arkitekter AB i postmodernistisk stil.

Sammantaget har Handelshögskolan ett högt kulturhistoriskt värde genom såväl sin välbevarade arkitektur som det berättarinnehåll det bär på om universitetsstaden. Komplexet är som helhet därför bevarandevärt.

Handelshögskolans höghus, har skyddsbestämmelse i form av  $q_1$  – *Särskilt värdefull byggnad som omfattas av 8 kapitlet 13§ PBL. Byggnaden får inte rivas. Byggnadens fasader och tak ska bevaras till såväl helhet och form som material, detaljer, och färgsättning, så att dess kulturhistoriska kvaliteter, arkitektoniska egenart och*

*betydelse i stadsrummet inte förvanskas. De egenskaper och karaktärsdrag som ska bevaras har angivits i planbeskrivningen sidorna 51-56.*

Samtidigt omfattas Handelshögskolans höghus av en varsamhetsbestämmelse  $k_1$  – *Särskilt värdefull byggnad som omfattas av 8 kapitlet 13§ PBL. De karaktärsdrag och värden hos byggnadens interiör som angivits i planbeskrivningen sidorna 51-56 ska särskilt beaktas vid eventuell ändring, så att detta sker på ett varsamt sätt.*

Viktiga interiöra egenskaper, formelement och karaktärsdrag för Handelshögskolans höghus:

- Trappräcken
- Originalfönster
- Marmorbeklädda fönsterbrädor

Byggnaden omfattas även av en varsamhetsbestämmelse  $k_2$  – *Vid underhåll och ändring av byggnad ska detta ske med material och metoder som är anpassade till byggnadens tekniska, historiska och estetiska egenskaper så att dess kulturhistoriska värde inte förvanskas.*

### **Kulturhistoriskt värde Rosenlundsbron**

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 gäller utvecklingen av broar, särskilt av svängbara broar i stålfackverk. Detta till följd av stadens inre sjöfart och tidigt etablerade mekaniska verkstäder.

Den nuvarande Rosenlundsbrons kvaliteter kan summeras i följande fyra punkter:

- Broöverbyggnadens konstruktion och material
- Brons utformning samt kulör
- Brons svängbarhet
- Brons bevarade uttryck med genomarbetade detaljer i granit, gjutjärn och smide.

Rosenlundsbron kommer att plockas ner under byggnationen av Västlänken och ska därefter återuppföras. I och med detta kommer det krävas att bron skyddas i form av följande planbestämmelse  $q_3$  – *Särskilt värdefull bro som omfattas av 8 kapitlet 13§ PBL. Bron får inte rivas efter återupbyggnad.*

Efter återupbyggnad av bron kommer körytan för bilar att minskas till förmån för bredare stråk för fotgängare och cyklister.

Bron omfattas även av en varsamhetsbestämmelse  $k_4$  – *Vid underhåll och ändring av bro, brofästen samt kaj ska detta ske med material och metoder som är anpassade till brons tekniska, historiska och estetiska egenskaper, så att dess kulturhistoriska värde inte förvanskas.*

### **Kulturhistoriskt värde Kungsparken och Haga Kyrkoplan**

Planområdet innehåller värdefulla grönområden och stråk med stora trädgårds- och stadsbyggnadshistoriska värden. Haga Kyrkoplan, Vasagatan, Nya Allén och Kungsparken ingår i det nätverk av gröna stråk som utgjorde en fundamental del av 1800-talets stadsplaneringsideal. Parkstråket med Kungsparken och Nya Allén

speglar de samtida stadsbyggnadsidealerna så som de tillämpades i andra storstäder på kontinenten. Planeringen visar på ambitioner att göra Göteborg till en betydelsefull stad. Nya Allén och Kungsparken har stora upplevelsemässiga värden. Grönstråket som skapades utmed Vallgraven är ett av de mest framträdande karaktärsdragen i den göteborgska stadsmiljön.

Kungsparken är anlagd med den engelska parken som förebild vilket kommer till uttryck bland annat i de mjukt böljande grusångarna och de stora solitära träden. Parken är till stora delar oförändrad sedan sin tillkomst.

Haga Kyrkoplän är ett värdefullt grönt inslag i staden och har använts för lek och rekreation i snart 150 år. Haga Kyrkoplän är intressant som en av de platsbildningar som ingick i 1866 års plan. Det var då, och är fortfarande, den enda plats i staden där grönstråket längs vallgraven drogs in i den täta kvartersstaden. I parken finns de två solitärerna Hagakyrkan och Samhällsvetenskapliga biblioteket.

Kungsparken samt Haga Kyrkoplän, har bevarandebestämmelse i form av q<sub>2</sub> – *Särskilt värdefull parkmiljö som omfattas av 8 kapitlet 13§ PBL. Parkmiljön inklusive trädbestånd ska bevaras och vårdas så att parkens kulturhistoriska kvaliteter, upplevelsemässiga egenart och betydelse i stadsrummet inte förvanskas.*

Viktiga egenskaper, formelement och karaktärsdrag för Haga Kyrkoplän samt Kungsparken:

- Äldre stora träd
- Parkens karaktär som är mycket känslig för ytterligare ingrepp och störningar
- Gränsen mellan park och stadsbebyggelse ska vara så skarp som möjligt och inte suddas ut av mindre anläggningar eller byggda element

Kungsparken samt Haga Kyrkoplän, vilka kommer att påverkas av schaktning vid Västlänkens tunnel har bevarandebestämmelse i form q<sub>4</sub> – *Särskilt värdefull parkmiljö som omfattas av 8 kapitlet 13§ PBL. Parkmiljön inklusive trädbestånd ska bevaras så långt det är tekniskt möjligt. Där ingrepp inte kan undvikas ska återplantering och återställande ske. Parkmiljön inklusive trädbestånd ska efter återplantering bevaras och vårdas så att parkens kulturhistoriska kvaliteter, upplevelsemässiga egenart och betydelse i stadsrummet inte förvanskas.*

Kungsparken samt Haga Kyrkoplän omfattas även av en varsamhetsbestämmelse k<sub>3</sub> – *Skötsel och ändring av parken ska ske med material och metoder som är anpassade till parkmiljöns kulturhistoriska kvaliteter, upplevelsemässiga egenart och betydelse i stadsrummet.*

## Trafik och parkering

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.

Trafikkontoret håller samtidigt på att arbeta fram ett Trafikutformnings-PM för Haga, dokumentet innehåller målbilder samt förslag på utformning.



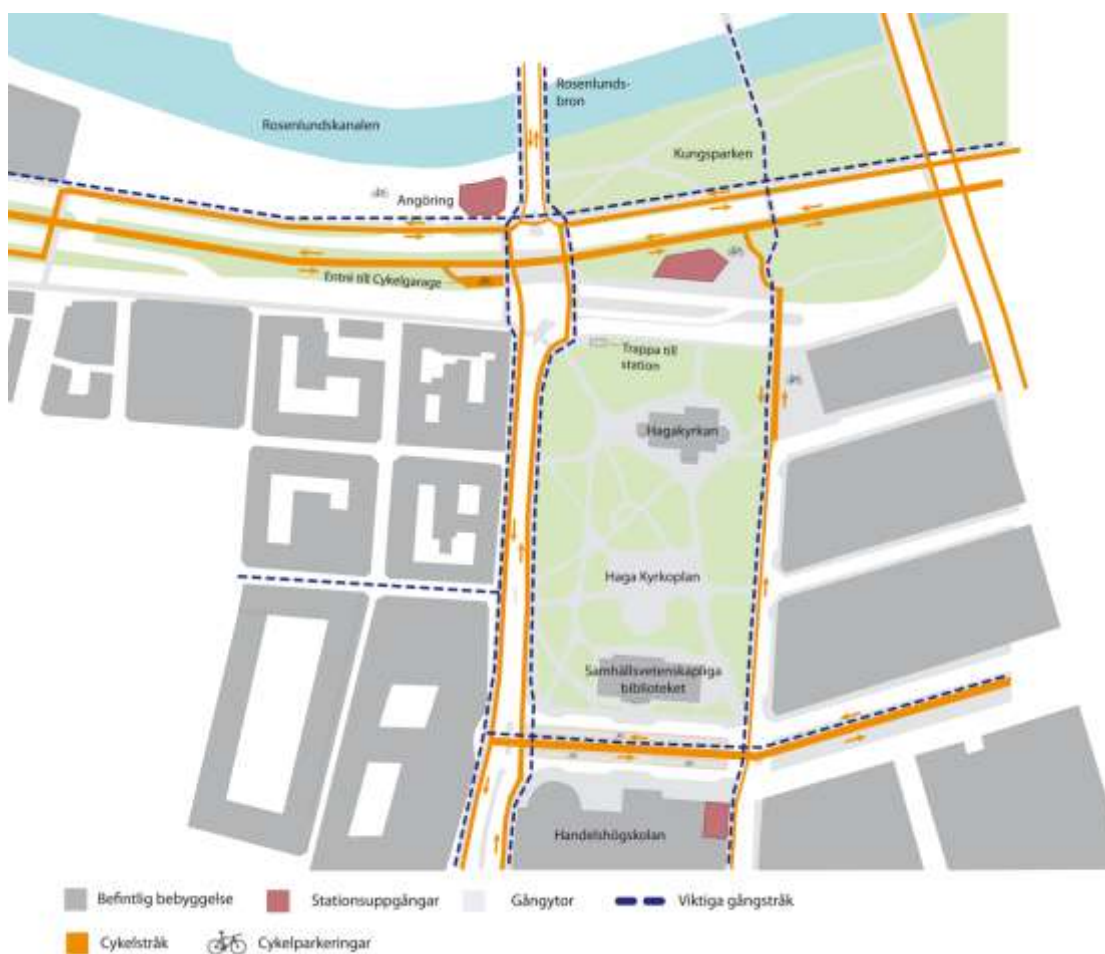
## Gator, gång- och cykelvägar

Nya Allén, Parkgatan, Norra och Södra Allén samt Sprängkullsgatan får markanvändning huvudgata och behåller så långt som möjligt sin nuvarande bredd. Trädallén skyddas i form av planbestämmelsen allé. Korsningen finns kvar som en del av huvudgatan men kommer att genomgå förändringar.

Enligt trafikutredningen kan trafiken med fördel stängas i nord-sydlig riktning. En sammankopplande torg-/parkyta skapas då på före detta trafikytor i korsningen. Detta möjliggör för bättre framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Södra Allégatan och Parkgatan föreslås breddas något mot norr för att säkerställa framkomligheten för framförallt kollektivtrafik i öst-västlig riktning.

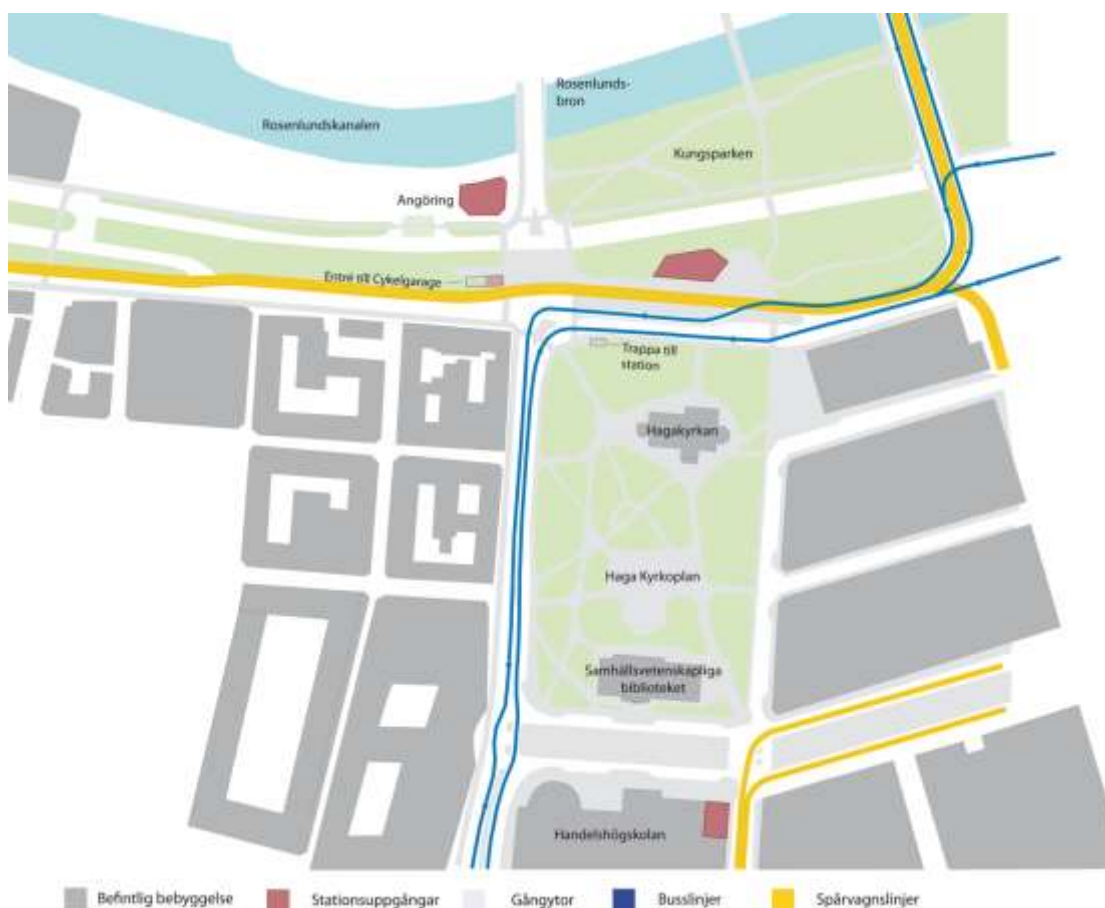
Planförslagets nya gång- och cykelstråk längs västra sidan av Haga Kyrkogata innebär att cirka 35 bilplatser försvinner på gatan. Längsgående bilparkering blir kvar, cirka 15 bilplatser.

Cykeltrafiken väntas öka rejält de kommande åren 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.



*Schematisk skiss över föreslagen trafiksituation. Gul linje visar cykeltrafik och blå streckad linje visar gångtrafik. Illustration framtagen av WSP.*

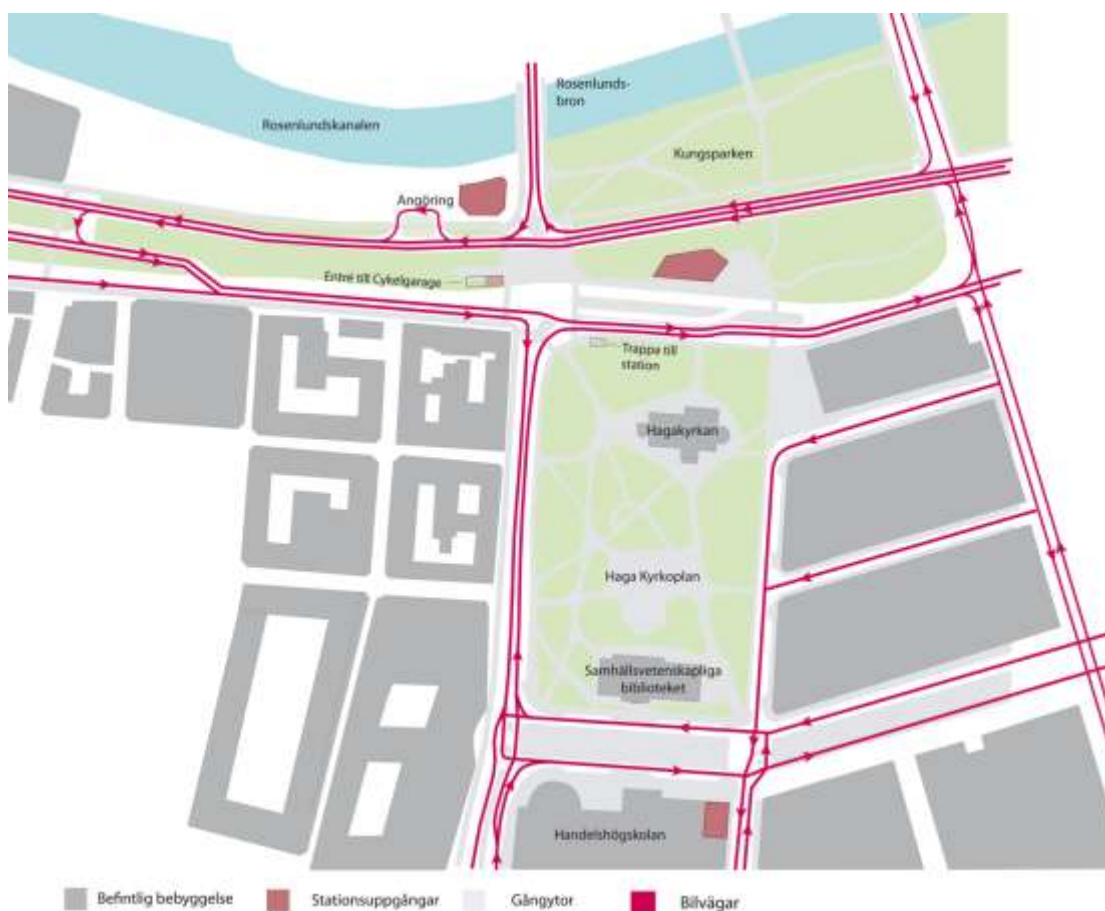
## Kollektivtrafik



*Schematisk skiss över föreslagen trafiksituation. Gul spårad linje visar spårvagnstrafik och blå linje visar busstrafik. Illustration framtagen av WSP.*

Spårvagnstrafiken är något reducerad på hållplatsen jämfört med i nuläget eftersom den nya spårväglänken över Skeppsbron fördelar om trafiken till/från Järntorget. Västtrafik planerar 30 turer i varje riktning under maxtimmen jämfört med 33 i dagsläget. Däremot tillkommer busstrafik med nästan lika många turer som spårvagnstrafiken. Västtrafik planerar 26 turer 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. Ett grovt antagande är därför att 25 % kommer välja bussen och 75% spårvagnen.

## Biltrafik



*Schematisk skiss över föreslagen biltrafik. Röd linje visar föreslagen biltrafik. Illustration framtagen av WSP.*

Trafikförslaget har analyserats med hjälp av en mikrosimuleringsmodell och resultaten visar att utformningen klarar både dagens biltrafikmängd, vilket staden dimensionerar för och planerad kollektivtrafik enligt ovan.

Nya Allén behåller sina tre körfält mellan Viktoriagatan och Rosenlundbron för att minska risk för köer bakåt vilket även skulle påverka kollektivtrafiken negativt. Körfältet 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 och kommer att vända utmed Nya Allén eller vid Viktoriabron. Tanken är att den nord-sydliga riktningen kommer att stängas av till förmån för fotgängare och cyklister i ett så kallat shared space. Busstrafiken som ska söderut kommer att använda ett särskilt kollektivtrafikkörfält på Parkgatan och passera genom mittperrongens östra del för att sedan svänga in på Sprängkullsgatan efter hållplatsstoppet. Busstrafik österut stannar precis söder om Parkgatan vid Haga Kyrkoplans nordöstra hörn alldeles intill Smyrnatorget.

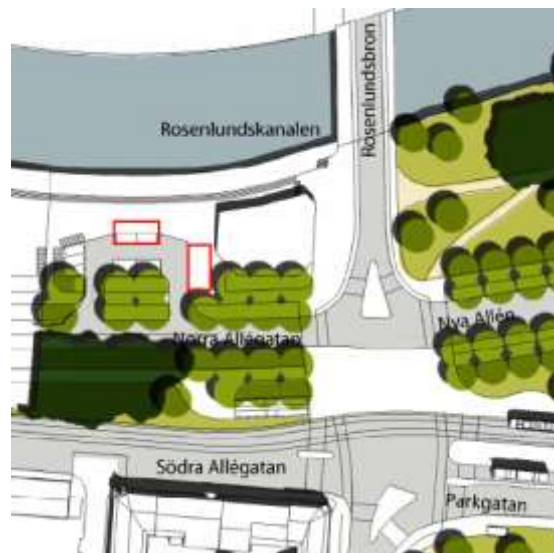
Sprängkullsgatan planeras för två kombinerade bil- och kollektivtrafikkörfält. Mellan Vasagatan och Parkgatan planeras en enkelriktad cykelbana på varje sida samt gångbanor. Haga Kyrkogata får en ny enkelriktad cykelbana för trafik i nordlig riktning. Denna ansluter till det stora cykelstråket i Allén och kommer att fungera som ett kommunicerande kärl till de större cykelströmmarna som väntas längs

Sprängkullsgatan, som är det enda pendlingscykelstråket söderifrån enligt Cykelplan- För en nära storstad 2015–2025. I Haga Kyrkogata planeras även en ny gångbana i kanten av Haga Kyrkoplan. Rosenlundbrons bredd omfördelas så att gång- och cykelbanor blir bredare och endast två körfält avsätts för bil.

### **Service-, utrycknings- och underhållstrafik**

Kring uppgångarna ska ytor finnas för uppställning av Räddningstjänstens fordon vid utryckning samt parkeringsplatser för dessa fordon. 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.

Detaljutformningen av ytorna kring Station Hagas uppgångar kommer i det fortsatta arbetet att analyseras tillsammans med de olika intressenterna, så att alla ovanstående funktioner kan tillgodoses i enlighet med lagkrav och praktiska hänsyn. Det kommer i detta arbete att vara viktigt att behålla fria ytor kring uppgångarna där bilar och cyklar inte får parkera, så att Räddningstjänst samt drift- och underhållsfordon inte hindras.



*Bilden visar förslag på utrymme för Räddningstjänstens servicefordon vid Pusterviksplatsen (markerat med röda rutor).*

### **Parkering och cykelparkering**

Planförslaget innebär att uppgången vid Pustervik förses med:

- Minst två handikapparkeringsplatser inom 20 meter från entrén.
- Två platser för snabb avlämning (kiss ´n ride) inom 50-100 meter från både den södra och den norra uppgången.
- Sex platser för korttidsangöring (10-15 minuter) föreslås inom 100-150 meter från den norra uppgången
- Ett par platser för taxiangöring.

En bedömning har gjorts att korttidsangöring och taxiplatser kan samutnyttjas. Detta möjliggörs delvis på yta som används för parkering vid Pustervik vid den östra delen. En till två platser för taxi framför Smyrnakyrkan eller nedre delen av Haga Kyrkogata föreslås.

Cykelparkering möjliggörs under mark i mellanplanen samt utanför alla entréer och vid Handelshögskolan.

## Tillgänglighet och service

Staden håller på att ta fram en tillgänglighetsplan som kommer ingå i stadens gällande Trafik PM. Gällande nationella riktlinjer för tillgänglighet ska följas vid nybyggnation. Tillgängligheten prövas i detalj under bygglov- och byggsamrådsskedet. Handikapparkering ska anläggas i direkt anslutning till entréer.



KARTA: TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

Hög integration



Låg integration

*Bilden visar tillgänglighet i gatunätet efter genomförande av detaljplanen 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 riktningförändringar från varje linje. Bilden kommer från Stadslivsanalys för Västlänken, För tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna, daterad 2014-02-21.*

## Friytor

Enligt föreslagen detaljplan kommer lekplatsen ha fortsatt samma yta och placering som idag. Haga Kyrkoplan kommer fortsatt att ha användningen PARK och fungerar även fortsatt som rekreationsområde för boende och besökare.

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 element som utgör 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 trygghetsskapande belysning.

## Naturmiljö

Inom planområdet finns mycket höga rekreations- och naturvärden som är knutna till parkmiljöerna, träden och de biotopskyddade alléerna och i viss mån till vattenmiljön (knölnate). Ett flertal rödlistade lavar och svampar förekommer. Det är oerhört viktigt att undvika avverkning och skador på träd. För de träd som ändå måste avverkas bör ett särskilt kompensationsprogram tas fram. De åtgärder som föreslås bör hanteras

med ett samlat grepp. Området har stor betydelse för rekreation och kan sägas vara ett utav flera kärnområden för Göteborgs själ.

## **Sociala aspekter**

Rekommendationerna som framkom enligt Stadslivsanalysen för Haga innebär att platsen bör lyftas från en trafikdominerad miljö till en tillgängligare, tryggare plats med ökade förutsättningar att fungera som mötesplats i staden.

Den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen menar att utöver de rent fysiska förändringarna som planförslaget innebär får det också konsekvenser för de berörda platsernas funktion och innehåll. Med en stationsetablering enligt förslaget skapas en ny knutpunkt i kollektivtrafiknätet med ett ökat resenärsantal och nya rörelseflöden. Planområdet och närliggande målpunkter blir mer tillgängliga både för stadens invånare samt för besökare och pendlare. Ökad tillgänglighet och ett större besöksunderlag kan i sin tur bidra till ökad attraktionskraft, dels för företag- och verksamhetsetablering men också för inflyttning.

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 stationens indirekta konsekvenser 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 varustransporter samt 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. Välanvända stråk kan ha svårt att ta emot större mängder. Detaljplanen medger därför breddning av gång- och cykelbanor inom delar av planområdet för att öka kapaciteten.



Mölnaldalsån status uppströms Rosenlundskanalen/Stora hamnkanalen, är klassificerad till måttlig, otillfredsställande eller dålig. Vattenmyndigheten har bedömt att det finns skäl att fastställa miljö kvalitetsnormen till ”god” ekologisk status med tidsfrist till 2021. Miljö kvalitetsnorm för kemisk ytvattenstatusen ska fastställas till ”god” (VISS).

Dagvattnet föreslås även i framtiden avledas mot samma recipient som i nuläget. Inom planområdet för Station Haga erfordras fördröjning för cirka 370 m<sup>3</sup> dagvatten. För att säkerställa utjämning och rening av dagvattnet från allmän platsmark föreslås bland annat gröna tak och raingardens. Under torgytor föreslås kassetmagasin som kompletteras med att brunnarna i gatan förses med filterinsats för att även uppfylla erforderlig rening.

Utmed delar av Parkgatan, Nya Allén och Haga Kyrkogata föreslås vägdagvattnet avledas till ett biofilterdike alternativt makadammagasin under trottoar för rening och utjämning. I övriga trafikytor som inte kan avledas genom förslagna biofilterdiken eller raingardens föreslås dagvattnet renas genom filterbrunnar eller liknande.

Dagvattnen från kvartersmark föreslås fördröjas inom respektive fastighet 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.

Vid Pusterviksplatsen införs en planbestämmelse dagvatten<sub>1</sub> – *Under torgyta får magasin för dagvattenhantering anläggas. Vid Kungsparken gäller följande planbestämmelse: dagvatten<sub>2</sub> – Öppen dagvattenlösning får uppföras inom PARK.*

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.

## Övriga åtgärder

### Dimensionerande vattennivåer

Utgångspunkten i bestämning av dimensionerande vattennivåer för översvämningssäkring är att Västlänken inte ska översvämmas under dess tekniska livslängd, det vill säga 120 år från planerad driftstart.

Krav på dimensionerande vattennivåer för översvämningssäkring vid tunnelmynningar, entréer och andra öppningar till Västlänken baseras på bland annat analyser av scenarier över framtida klimatpåverkan på havsnivåer, flöden i vattendrag och extrem nederbörd. Alla analyser bygger på befintlig topografi och batymetri (terrängens fysiska form under vatten).



Till år 2100 bedöms havsnivån stiga med cirka 1 meter. Samtidigt finns en osäkerhet i bedömningarna sett i ett längre perspektiv, varför en osäkerhetsmarginal på 0,5 meter har lagts till. Dimensionerande nivå där havet är styrande sätts med ovanstående resonemang till +4,0 meter vid Sävveåns mynning (Gullbergsåns utlopp) och +3,9 meter vid station Haga för år 2100. Det är dessa nivåer som gäller som permanent skydd för Västlänken.

En extrapolering av havsnivåhöjningen under 100-årsperioden 2000-2100 har genomförts fram till år 2150. Denna ligger i linje med forskningsreferenserna, även om osäkerheten är betydande. Extrapoleringen ger en ytterligare havsnivåökning med ännu 1 meter sett från år 2100. Eftersom osäkerheterna ökar, är nu osäkerhetsmarginalen i havsnivåhöjning höjd från 0,5 meter år 2100 till 1 meter för år 2150. Dimensionerande nivå 2150, i slutet av Västlänkens tekniska livslängd, sätts därför till +5,5 meter vid Sävveåns mynning (Gullbergsåns utlopp) och +5,4 meter vid station Haga där havet är styrande. Enligt ovanstående resonemang ska Västlänken konstrueras för att klara en havsnivå på + 4,0 meter, men förbereds för att i framtiden kunna anpassas till att klara +5,5 meter om det visar sig nödvändigt. Om inte angivna skyddsnivåer uppnås genom projekterad marknivå för öppningar till Västlänken ska skydd integreras i anläggningen.

Angivna nivåer i planen utgör även riktlinjer för att säkra funktioner vid översvämning orsakad av kraftig nederbörd. Vid vidare utformning av planområdet är utgångspunkten att dessa nivåer ska gälla för att säkra nämnda funktioner vid ett 100-årsregn det vill säga 60-100 millimeter på två timmar.

### **Geotekniska åtgärder**

Stabilitetsförhållandena inom planområdet är tillfredställande, det vill säga säkerhetsfaktorn mot brott uppfyller rekommenderad säkerhetsnivå enligt IEG rapport 4:2010. Det föreligger därmed inga restriktioner/begränsningar efter färdigställd utbyggnad.

Stationsanläggning liksom källarvåningar ska utformas så att inte permanenta grundvattenförändringar uppstår vilket kan leda till skada på befintliga byggnader och anläggningar. 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 sättningskänsliga 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.

## Markmiljö

Trafikverket har i samband med arbetet av Järnvägsplanen tagit fram underlag kring förorenade markområden, se tidigare redovisning under förutsättningar. Ytterligare markmiljöundersökningar kan krävas innan detaljplanens antagande. Ett fortsatt tätt samarbete med Trafikverket kommer att bedrivas i frågan.

## 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 luftföreningsskiv.

## Luftmiljö

I underlagsmaterialet till den Miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram i arbetet med Järnvägsplanen för hela Västlänken finns beräkningar för hur ventilationsschakt och tunnelymningar kommer att påverka luftkvaliteten.

Spridningsberäkningar har gjorts för ventilationsschakt kring bland annat Station Haga. Beräkningarna utgår från ett medelpartikelflöde på 5 gram per timma vid Haga station. Beräkningarna har genomförts på marknivå och ingen hänsyn har alltså tagits till att ventilationsschakten är placerade en bit ovanför markytan vilket möjliggör större spridning av partiklarna och att de lokala luftföreningshalterna därmed blir lägre. Resultaten av beräkningarna ska därför ses som ett värsta scenario. Ingen hänsyn har tagits till trafik eller andra lokala källor.

Resultaten visar hur partikelhalten är på en höjd av 2 meter över marken. Den totala utsläppshalten består av både lokala utsläpp och bakgrundshalter från industrier med mera. Bakgrundshalterna är framtagna av SMHI och består av regionalt och urbant bidrag år 2020. Det lokala bidraget är det som alstras av projektet, det vill säga Västlänkens bidrag till den totala utsläppshalten.

Schakt	Lokalt bidrag	Bakgrunds-halt	Årsmedel-värde	90-percentil dygnsvärde
Frånluft Centr. 1	2	22	23	34
Frånluft Centr. 2	1	22	23	33
Frånluft Haga 1	2	21	23	33
Frånluft Haga 2	2	21	22	33
Frånluft Korsv. 1	1	21	22	33
Frånluft Korsv. 2	2	21	23	36
Otterhällan	8	21	29	42
Föreningsgatan	7	20	27	40
MKN			40	50

*Halten PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) vid fyra olika ventilationsschakt. Ur "Kapitel 7. Luftkvalitet 2013-11-29, underlagsrapport till miljökonsekvensbeskrivning".*

Som synes i tabellen överskrider inte miljökvalitetsnormer (MKN) för varken årsmedel eller 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.

Göteborgs stads Miljöförvaltning har i sin rapport *Beräkningar av halterna av PM 10 och NO<sub>2</sub> i närheten av Västlänkens stationslägen under drifttid, 2014-01-29*

konstaterat att luften kommer att bli bättre med Västlänken, utom i de områden där tunnelmynningar placeras. Vid station Haga finns ingen tunnelmynning vilket innebär att dagens nivåer av PM10 (partiklar) och NO<sub>2</sub> (kvävedioxid) inom planområdet inte kommer förändras avsevärt efter att detaljplanen genomförs.

## **Buller**

Bullersituationen kring och inom planområdet kommer inte att påverkas av den tillkommande spårtrafik som ska passera området genom tunnel. Däremot kommer justeringar och öknings av kollektivtrafik ovan jord påverka bullersituationen.

Inom planområdet beräknas flera fasader få bullernivåer över 65 dBA, detta gäller främst för fasaderna längs Sprängkullsgatan och fasader som vetter mot Södra Allégatan.

Planerad stationsbyggnad längs Parkgatan beräknas få bullervärden, vid fasad, som överstiger 65 dBA. Särskild hänsyn till detta krävs vid projektering av dessa byggnader.

Riktvärden inomhus kan i princip alltid uppnås med hjälp av omsorgsfull dimensionering av fasadkonstruktion, fönster samt uteluftsdon.

## **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.

Mättidsintervallen är fem minuter inklusive passage av mest bullrande tågtyp. För vibrationer tillämpas riktvärden enligt Trafikverkets riktlinje och tillämpningsdokument *Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik (Dnr.02-4235/SA60 2006-02-01)*. Vibrationsnivåerna avser inomhus i permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler. Se tabell 3.2.

Där spåren går i tunnel tillämpas riktvärden för nybyggnad av bana.

## **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” detta baseras på de genomförda beräkningarna som visar på att det längs delar av tunnelsträckan kommer att uppkomma ökning av det genomsnittliga magnetfältet med ca.0,1 mikrotesla, i övriga mätpunkter är årsmedelvärdena klart lägre och ofta helt försumbara.

## **Kompensationsåtgärder**

Göteborgs kommun ska enligt beslut i kommunfullmäktige arbeta med kompensationsåtgärder för att säkerställa göteborgarnas tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden. Kompensationsåtgärder innebär att natur- och rekreationsvärden som går förlorade genom exploatering ersätts genom åtgärder i närområdet i första hand. Dessa åtaganden är frivilliga åtgärder som kommunen eller exploitören åtar sig utöver vad som krävs enligt miljöbalken.

En utvärdering av behovet av kompensationsåtgärder har gjorts i samråd med berörda kommunala förvaltningar. I detta arbete har representanter för Park- och naturförvaltningen, Miljöförvaltningen, Trafikkontoret, Fastighetskontoret, Kulturförvaltningen, Stadsdelsförvaltningen Centrum och Stadsdelsförvaltningen Majorna-Linné tillsammans med Stadsbyggnadskontoret tillsammans tagit fram ett underlag när det gäller behov av kompensationsåtgärder.

I arbetet har det konstaterats att största generella påverkan på både rekreation- och upplevelsevärde samt på växt- och djurliv är minskningen av parkytan och fällning av stora gamla hålträd. Detta leder sammantaget till att behov av kompensationsåtgärder föreligger.

Följande åtgärder föreslås:

- Återplanering - tillräckligt jorddjup måste säkerställas ovanpå tunneltaket.
- Ytor tas i anspråk för nya gröna ytor och stråk. Tillgängliggör vattnet samt parken närmast kanalen.
- Koppla samman parkytor med tydliga stråk.
- Spara död ved på plats och integrera i parken.
- För upp mulmholkar (konstgjorda hålträd) i parken.

Frågan gällande kompensationsåtgärder kommer att behandlas vidare under det fortsatta planarbetet och planbeskrivningen kommer kompletteras inför detaljplanens granskningsskede.

## **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/tomträttsinnehavare ovan mark och Trafikverket studeras vidare i planarbetet och säkerställs innan genomförandet av detaljplanen.

Trafikverket ansvarar för utbyggnad av stationsbyggnader på dels Pusterviksplatsen och dels i Handelshögskolan.

Akademiska Hus ansvarar för nybyggnation på fastigheten Haga 22:1.

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

Västtrafik föreslås ansvara för byggnation på ny stationsfastighet norr om buss- och spårvagnshållplatsen.

## **Anläggningar inom vattenområde**

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

## **Anläggningar utanför planområdet**

Flera detaljplaner görs 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 har varit ute på samråd tredje till fjärde kvartalet 2013 samt kompletterande samråd under andra till tredje kvartalet 2014. Järnvägsanläggningen finansieras av Västsvenska paketet.

Detaljplaner görs också 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/tomträttsinnehavare ansvarar för drift och förvaltning inom kvartersmark.

## **Fastighetsrättsliga frågor**

### **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 tunnelarna för att hindra schaktning, borring, 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 ingå i järnvägstunnelfastigheten studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

3D-fastighetsbildning kan komma att ske för ny stationsfastighet i Handelshögskolan.

För kvartersmark kan nya fastigheter bildas.

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 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 för resenärspassage kan komma att bildas om stationsuppgång kommer upp inom kvartersmark. Härskande fastighet blir Trafikverkets järnvägstunnelfastighet och tjänande fastighet blir respektive stationsbyggnadsfastighet.

Servitut kan komma att bildas ovanför järnvägstunnelfastigheten på grund av restriktioner för markanvändningen. Härskande fastighet blir Trafikverkets järnvägstunnelfastighet och tjänande fastigheter blir de fastigheter som ligger ovanför järnvägstunneln.

Servitut för ventilations- och serviceschakt samt för uppgång på allmän platsmark kan komma att bildas.

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 exploitören 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 kyrkliga samfällighet 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-fastighetsbildning, servitut och eventuella gemensamhetsanläggningar med anledning av stationsuppgång i Handelshögskolan 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 regleras dock i avtal mellan Göteborg Energi och Akademiska Hus.

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

### **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.

#### *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. Servitut för tunnel/uppgång/schakt kan komma att bildas på fastigheten.

#### *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.

#### *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**

Renova 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.

Parterna avser att upprätta fler blockavtal som i likhet med Blockavtal 1 och 2 beskriver hur del av Västsvenska paketets budget ska användas.

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

Innan *Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken*; tunnelmynningar, schakt med mera, *Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken* mellan Gullbergsvass och Almedal och *Järnvägsplan för Västlänken* antas ska avtal tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket angående genomförande av dessa. Detta genomförandevalt kan komma att reglera även åtgärder som avses utföras i detaljplanen för station Haga, till exempel flytt och återuppbyggnad av Rosenlundsbron samt återplantering och återställning av parkytor och alléer med mera.

Separat genomförandevalt för station Haga kan komma att tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket avseende bland annat ansvars- och kostnadsfördelning som inte regleras i ovanstående avtal.

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

Avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Stad angående nyttjanderätter för arbetsområden.

Avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom fastighetskontoret, angående mätpunkter för grundvatten på kvartersmark.

Avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom trafikkontoret, angående mätpunkter för grundvatten på allmän plats.

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

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

Avtal kan komma att tecknas mellan Göteborgs Stad, Västtrafik och Trafikverket angående ansvar för och ägande av olika delar av den blivande järnvägsstationen.

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

Avtal kan komma att tecknas mellan Göteborgs Stad och Västtrafik gällande ny stationsfastighet norr om buss- och spårvagnshållplatsen. Marken kan komma att upplåtas med tomträtt.

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

Avtal kan komma att tecknas mellan Trafikverket och fastighetsägaren Akademiska Hus gällande fastighetsbildning, byggnation med mera inom Handelshögskolans fastighet.

### **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**

Göteborgs Stad har avtal med dels Skanova och dels Göteborg Energi om ledningar som bolagen har på kommunal mark. För det fall ledningarna behöver flyttas på grund av åtgärder som Göteborgs stad gör, regleras kostnader med mera i dessa avtal. Avtalen reglerar också villkoren för ledningar i de nya lägen som de kan få i samband med föreslagen utbyggnad.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med kommunen/exploatören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och kommunen/exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

### **Avtal mellan Göteborgs Stad och övriga fastighetsägare**

Avtal angående avstående av ersättningskrav på Göteborgs stad på grund av att skyddsbestämmelser och rivningsförbud införs för fastigheterna ska träffas mellan Göteborgs stad och ägarna till fastigheterna Haga 715:32 och Haga 22:1 innan detaljplanen antas.

### **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 Miljödomstolen.

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.

Hagakyrkan inklusive kyrktomt är skyddad enligt kulturminneslagen. 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 kyrktomt får inte göras utan särskilt tillstånd från länsstyrelsen.

En dispens från fridlysningsföreskrifter (artskyddsförordningen) kan bli aktuell för vissa djur- och växtarter. Ansökan om Biotopskyddsdispens/tillstånd att avlägsna delar av allén krävs för att tillskapa järnvägstunneln samt infart till Pusterviksplasten.

## **Tidplan**

*Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken och Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal planeras antas under andra kvartalet 2015. Ansökan om fastställelse av järnvägsplanen för Västlänken planeras till tredje kvartalet 2015.*

För detaljplanen för station Haga gäller nedanstående tidplan:

Samråd: fjärde kvartalet 2014

Granskning: tredje kvartalet 2015

Antagande: första kvartalet 2016

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.

Förväntad byggstart: första kvartalet 2018

Färdigställande: första kvartalet 2026

## **Genomförandetid**

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med detaljplanen som inte får ändras utan att synnerliga skäl föreligger. 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

Förutom stor påverkan på stadsbild och landskapsbild i planområdet kommer den planerade järnvägskorridoren och den nya stationen vid Haga Kyrkoplan beröra bland annat konkurrerande riksintressen (kommunikation och kulturmiljövård).

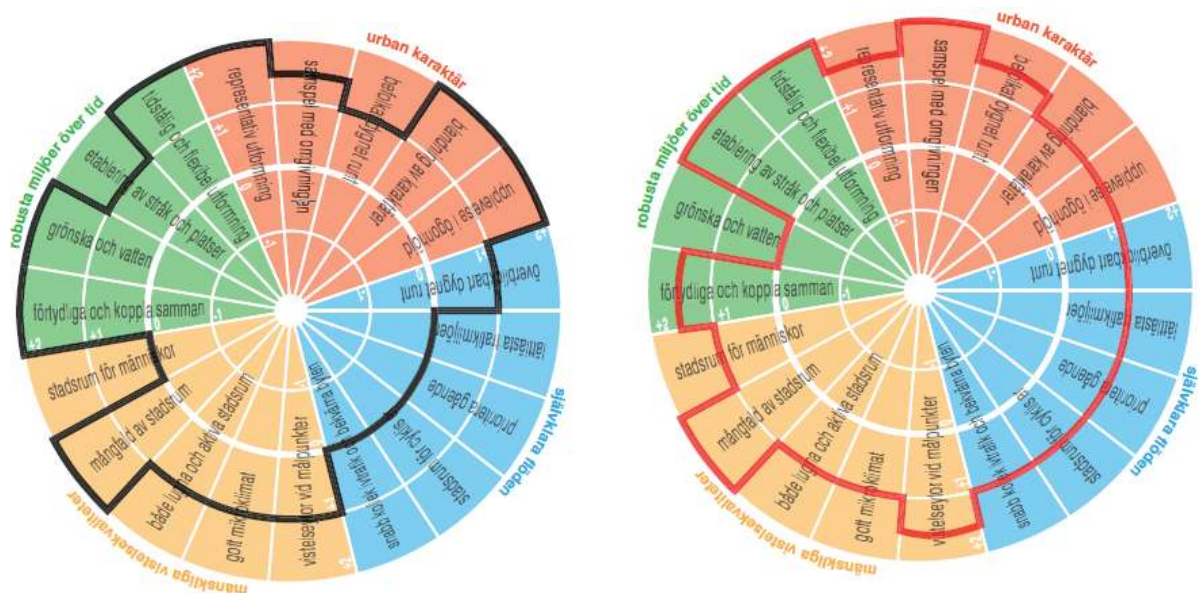
Den huvudsakliga avvägningen mellan dessa två riksintressen hanterades i regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kapitlet miljöbalken. Detaljerade avvägningar mellan riksintresse för kulturmiljövård och kommunikationer sker i denna detaljplan. Dessa speglar sig i placering av och storleken på uppgångar och tekniska anläggningar tillhörande Västlänken. De norra uppgångarna placeras i park- och kajstråket längs Vallgraven medan den södra integreras i befintligt kvartersmönster. Tekniska anläggningar inordnas så långt som möjligt i stationsuppgångar.

Bytespunkten som i nuläget består av spårvagnshållplatsen Hagakyrkan kommer i och med detaljplanens genomförande att bli en bytespunkt inte bara för spårvagn utan även för pendeltåg och buss. Detta innebär att tre olika kollektivtrafiklösningar kan samsas på ett koncentrerat område. Därav blir den negativa påverkan på kulturmiljö samt stadens offentliga rum begränsat.

Intrång i Haga Kyrkoplan har undvikits så långt som möjligt. Avseende riksintressets kärnvärden, fornlämningar och parkmiljön kommer dessa dock att påverkas betydande och delvis irreversibelt. Detta med anledning av de schakt som byggnation av Västlänken innebär. I övriga delar av planområdet vid avvägning mellan riksintresse för kulturmiljövård och allmänna intressen såväl som exploateringsintressen har kulturmiljön bedömts ha företräde. Detta upplevs i bevarandet av den historiska kvartersstrukturen med dess gatubredder. Detaljplanen innebär att Västlänken kan byggas under mark. Vad gäller användningen ovan mark innebär detaljplanen mindre förändringar i nuvarande användning.

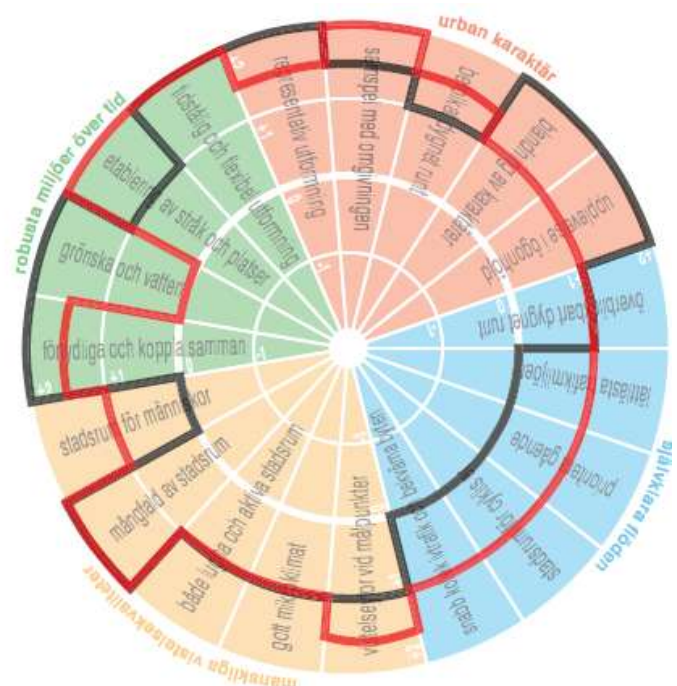
Del av Handelshögskolans kvarter får förändrad markanvändning, från A (allmänt ändamål) till skola, järnvägsändamål, centrumändamål samt cykelparkering under mark. Detaljplanen innebär delvis rivning av kvarterets låga bebyggelse samt möjlighet att uppföra en ny byggnad med hänsyn till omgivningens kulturhistoriska värden. Vad gäller uppgångar i norr ligger dessa inom kvartersmark och har järnvägsändamål, centrumändamål med tillhörande cykelparkering under mark. För att kunna ta sig ned till cykelparkeringen under mark kommer en ramp med trappa avsedd som cykelnedfart anläggas norr om Södra Allégatan. Samtidigt kommer en trappa att uppföras inom parkmark i norra delen av Haga Kyrkoplan.

Ett kvalitetsprogram har tagits fram i arbetet med Västlänkens stationer. Programmet innehåller fyra riktlinjer: 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 med röd markering. 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 påverkas mycket 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. Det bör nämnas att det planförslag som utvärderades i denna kvalitetsros var väldigt skissartat, vilket innebär att vissa delar har förbättrats under arbetet med detaljplanen.



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. Nollalternativet beskriver miljöns sannolika utveckling i området om inte planförslaget genomförs. Syftet med nollalternativet är att skapa en referensram som gör det lättare att särskilja konsekvenser som uppstår vid anläggandet av Västlänken och dess station Haga från konsekvenser som beror på regionens och stadens utveckling i övrigt.

Göteborg kommer att bli ett mindre lättillgängligt regionscentrum om Västlänken inte byggs. 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 *Översiktplan 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.

Långsammare utbyggnadstakt innebär till exempel att det år 2030 inte har hunnit tillkomma så mycket ny bebyggelse kring Centralstationen och Gullbergsvass som Göteborgs stad planerar för. Sammantaget bedöms det endast ha byggts ca 10 000 arbetsplatser och 1 500 bostäder till år 2030 om inte Västlänken byggs (istället för som planerat 14 000 arbetsplatser och 2 500 bostäder). Inte heller i resterande delar av stadskärnan och mellanstaden bedöms målen om ny bebyggelse nås till år 2030 utan Västlänken.

Samtantaget bedöms det endast ha byggts ca 40 000 arbetsplatser och 30 000 bostäder här till år 2030 om inte Västlänken byggs (istället för som planerat cirka 50 000 arbetsplatser och 40 000 bostäder).

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.

## **Sociala konsekvenser och barnperspektiv**

I arbetet med Västlänken har en analys för sociala konsekvenser och barnperspektivet genomförts. *Sociala konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, Detaljplaner för Västlänken, Station Haga, 2014-09-26*. Nuläget i området beskrivs och en analys av hur planförslaget förändrar området har arbetats fram utifrån följande rubriker; *Sammanhållen stad, Samspel, Vardagsliv, Identitet samt Hälsa och säkerhet. Socialkonsekvensanalys och Barnkonsekvensanalys*.

Med en stationsetablering enligt planförslaget skapas en ny knutpunkt i kollektivtrafiksnätet med ett ökat resenärsantal och nya rörelseflöden. Station Haga kommer i första hand att påverka miljön norr om Hagakyrkan som går från att vara ett trafikrum till en publik målpunkt.

Vissa åtgärder som föreslås i planen möjliggör nya stråk och kopplingar som kan stärka både tillgängligheten och tryggheten i dessa delar av planområdet. Samtidigt är det en fråga som inte enkom kan lösas i detaljplanen utan som måste hanteras i parallella planeringsprocesser samt i senare skeden. Vad gäller Kungsparken riskerar planen att försvaga den kulturhistoriska identiteten i och med att allén bryts upp av en stationsbyggnad. Samtidigt kan flödena och folklivet som stationen genererar gynna parken ur socialt perspektiv.

Med en knutpunkt så här i utkanten av stadskärnan kan innerstaden komma att utvidgas och krypa över vallgraven. Indirekt kan det komma att påverka utbudet och identiteten i området. Haga kyrkoplan väntas inte påverkas nämnvärt av planförslaget annat än att flödena genom och runt omkring parken kan komma att öka något. Planförslaget väntas inte heller få några större konsekvenser för det sociala livet i de södra delarna av området eftersom den södra entrén integreras i befintlig byggnad.

Åtgärderna i alléområdet bör i första hand handla om att skapa ökad trygghet och tillgänglighet. En viktig del i det är att se till att entrén i Kungsparken aktiveras i samtliga riktningar för att undvika otrygga och svårorienterade baksidor, något som framförallt bör beaktas i gestaltningsskedet.

Att stärka vistelsekvaliteterna i Kungsparken samt att komplettera Pusterviksplatsen med bebyggelse är andra åtgärder som kan bidra positivt till miljön.

### **Sammanhållen stad**

Planområdet och närliggande målpunkter blir mer tillgängliga både för stadens invånare och för besökare och pendlare. De största förändringarna sker i planområdets norra del där bytespunkt Haga och entrébyggnad i Kungsparken planeras ligga. Platsen som i nuläget domineras av bil- och spårtrafik får i och med stationen en ny publik funktion där många människor kommer att röra sig. I det norra planområdet kommer flödena fördelas mellan bytespunkt Haga och entrébyggnad i Kungsparken i Allén och den kompletterande uppgången vid Pusterviksplatsen. Med ökade rörelseflöden i det norra planområdet förstärks betydelsen av befintliga stråk mot Järntorget, Rosenlund och centrum.

Tanken är att huvudentrés uppgång ska orienteras mot öster, alltså motsatt riktning än korsningen. Det innebär att entrén inte kommer att vara orienterad mot de starkaste stråken, att det kan bli svårorienterat samt finnas risk att fasaden mot korsningen blir en baksida.

Av kulturhistoriska skäl ska Rosenlundsbron bevara sin nuvarande utformning och får inte breddas. De flesta som kommer att stiga av Västlänken vid Station Haga använder någon av de norra entréerna och ska gå mot stadskärnan varför Rosenlundsbron är en särskilt viktig länk för en fungerande gatustruktur. Det finns risk för att Rosenlundsbron med en breddning av gång- och cykelfälten är för smal för det stora flöde av gående och cyklister som kommer att trafikera bron.

Planförslaget innehåller en ny gångbro över vallgraven i Haga Kyrkogatas förlängning, vilken bidrar till ett mer finmaskigt gatunät och fler möjligheter för gående. Gångbron har potential att avlasta Rosenlundsbron, förutsatt att Arkitektgatan förlängs och möter upp den nya bron norr om vallgraven. Den nya gångbron bidrar

till ett starkare stråk för fotgängare längs Haga kyrkogata och vidare in mot stadskärnan.

Ventilationsanläggningar föreslås på torget utanför Smyrnakyrkan i Haga Kyrkogatas förlängning. Det är viktigt att ventilationen lokaliseras och utformas så att den inte stör det nya stråket så att gång- och cykelflöden ska fungera smidigt. Förutom den nya bron innehåller planförslaget inga nya gator, men den möjliggör förändringar inom befintligt gatunät, med högre prioritering av kollektivtrafik samt fotgängare och cyklist, medan biltrafik och bilparkering prioriteras ner. Enligt trafikutredningen föreslås trafiken stängas av i nord-sydlig riktning och en sammankopplande torg/parkyta kan möjliggöras i korsningen.

Miljön vid Pusterviksplatsen blir mer trivsam för gående när en del av befintliga parkeringar föreslås tas bort och ersätts av torgyta. Att gå längs Pusterviksplatsen kan komma att bli det avkopplande sättet att promenera från station Haga mot Järntorget/Esperantoplatsen.

Att den södra entrén integreras i en byggnad och inte i Vasagatans allé innebär att Vasagatans allé även fortsättningsvis lämnas fri för gående och cyklist.

### **Samspel**

Planförslaget påverkar inte Haga kyrkoplan i någon större utsträckning. Det är positivt att detaljplanen inte möjliggör ventilation och andra schakt för Västlänken på Hagaparken eller andra platser med höga sociala värden. Att uppgångarna hamnar utanför Haga kyrkoplan är mycket positivt, eftersom det medför att trycket på kyrkoplan inte ökar nämnvärt.

Samtidigt placeras uppgångarna så pass nära att gångflödena genom och runt omkring parken kan öka något, flödena väntas bli så pass små att det inte försämrar upplevelsen eller användningen av parkens ytor. Planens enda negativa konsekvenser för Hagaparken är att några av träderna i parkens nordvästra hörn behöver fällas i samband med utbyggnad av stationen. Dessa träd är viktiga för avskärmningen mot trafiken och således också för vistelsekvaliteterna i parken. Enligt planförslaget ska alla träd som fälls ersättas med nya likvärdiga träd.

Med en omvandling enligt planförslaget har Kungsparken potential att avlasta Haga Kyrkoplan, förutsatt att åtgärder för att stärka parkens vistelsevärden vidtas. En ny bro kan skapa nya rörelseflöden genom parken som ger en mer levande karaktär. Kungsparkens attraktionskraft skulle också kunna stärkas med hjälp av inslag för spel och lek som lockar fler barn att vistas i parken.

Vid bytespunkt Haga och entrébyggnad i Kungsparkens läge innebär att en del av parkytan mellan Parkgatan och Nya Allén försvinner. Med tanke på ytans trafikdominerade karaktär och låga användningsgrad i nuläget väntas det inte påverka platsens vistelsevärden negativt. Planförslaget skapar utrymme för stationsbyggnad och torgyta, vilket istället genererar nya sociala värden.

Pusterviksplatsen längs vallgraven kan få ett ökat socialt värde i och med att en del av parkeringsplatserna tas bort och ersätts med torgyta samt stationsbyggnad med centrumändamål. Vatten är ett attraktivt inslag i stadsmiljön och det är därför ur ett socialt perspektiv positivt att förlägga vistelseytor längs vattnet.



Den södra entrén medför relativt små konsekvenser för det sociala livet. I och med att entrén integreras i befintlig byggnad sker inga förändringar i den fysiska utomhusmiljön. Omgivande ytor bevarar sin nuvarande utformning och stadsbilden förblir relativt oförändrad, förutom utformningen på den nya tillbyggnad som entrén kommer att bli en del utav. Påverkan kommer främst att handla om en mindre ökning av rörelseflöden.

### **Vardagsliv**

För många människor kan planförslaget ge positiva konsekvenser för vardagslivet. Boende i stationens upptagningsområde som pendlar ut får snabbare resvägar. Den stora gruppen som gynnas är arbetande och studerande i området som pendlar in då det blir enklare och mer tidseffektivt för tillresande att ta sig till Haga, Vasastaden samt innanför Vallgraven.

Ökad tillgänglighet och ett större besöksunderlag kan i sin tur bidra till ökad attraktionskraft, dels för företags- och verksamhetsetablering samt även för inflyttning. En ökad etablering av verksamheter kan också innebära mer störningar i form av buller från varutransporter samt ett tilltagande folkliv nattetid, vilket brukar upplevas som negativt för boendemiljön. Om bostadspriserna ökar bidrar det till gentrifiering av området, där boende med högre inkomster kan flytta in på bekostnad av boende med lägre inkomster.

Alla uppgångar i den norra delen ligger långt från bostäder och kan således vara ganska ödsliga under dygnets mörka timmar. Att platserna vid Allén och vallgraven i nuläget upplevs som otrygga försämrar förutsättningarna för trygga passager till och från stationen. Om bostäder hade planerats inom stråket, exempelvis på Pusterviksplatsen, hade tryggheten kunnat öka ytterligare, för de som passerar såväl som för de som ska resa med Västlänken. Det är av största vikt att entréerna i norrläget utformas med stor hänsyn till trygghetsaspekten. De ökade rörelseflöden som stationsetableringen för med sig bidrar positivt till tryggheten. En realisering av föreslagen bro skulle innebära att fler människor rör sig öster om stationsbyggnaden, vilket i sin tur skulle gynna trygghetsupplevelsen intill huvudentrén samt i delar av parkmiljön som i nuläget ligger lite avskilt.

Lekplatsen på Haga kyrkoplan används flitigt av skolor, förskolor och barnfamiljer. Förutom ett möjligt ökat besöksstryck påverkas inte deras verksamhet av planförslaget. Det saknas eller finns för få lekplatser och ytor för barn i närområdet. Om Kungsparken får ökade vistelsekvaliteter och mer aktiviteter för barn, kan skolor och familjer få fler alternativ att välja mellan och trängseln på lekplatserna skulle kunna minska.

### **Identitet**

Haga är ett område där vardagslivet för de som bor och verkar här samexisterar med besökare, långpendlare och turism. Denna samexistens kommer att fortsätta, med en något större betoning på det liv som rör mer långväga besökare. I takt med att området får en starkare roll som knutpunkt, riskerar den småskaliga och lokala karaktären att försvagas något. Samtidigt tillåter inte ytorna inom planområdet någon ny bebyggelse för handelsetablering, annat än i stationsbyggnaden, vilket bör bromsa den typen av utveckling.

Omvandlingen av stationsområde vid Allén kommer innebära en förändring i den befintliga grönsstrukturen där några av de äldre träden inte kan bevaras. Den historiskt intressanta allén bryts delvis upp i och med stationsbyggnaden och den kulturhistoriska miljön påverkas negativt. Samtidigt är platsen idag till stor del även ett mellanrum som avgränsar Haga och Vasastaden från stadskärnan. Med den nya stationen får platsen i sig en ny identitet som knutpunkt, medan den också kan fungera som en förlängning av centrum och till viss del knyta ihop centrum med Haga och Vasastaden. Platsen kommer troligen att upplevas som en mer levande och urban miljö än idag. Förändringar som föreslås i detaljplanen utgör inte något hot för den befintliga bebyggelsen i planområdet utan möjliggör för nya fysiska inslag i form av stationsbyggnader och uppgångar. Dessa tillkommande inslag påverkar identiteten och kan upplevas som störande.

### **Hälsa och säkerhet**

Väl i drift kommer Västlänken inte påverka ljud- och luftmiljön i betydande mening. De tekniska anläggningarna, beroende på typ av anläggning och placering kan medföra en mindre påverkan på ljud- och luftmiljön.

Det är idag mycket dålig luftkvalitet kring Sprängkullsgatan. I och med det ökade flödet av resenärer som Västlänken genererar kommer fler personer att exponeras för luftföroreningarna här.

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. Välanvända stråk som Vasagatan och Sprängkullsgatan kan utifrån nuvarande utformning ha svårt att ta emot större mängder, varför det är positivt att planförslaget möjliggör en breddning av trottoaren på Sprängkullsgatans västra sida för att ge utrymme åt nytt cykelkörfält.

Korsningen mellan Sprängkullsgatan och Allén kommer bli mer trafikerad än i nuläget, den ökade trafikbelastningen kan påverka den faktiska och upplevda säkerheten för gående och cyklister, särskilt för barn och unga. 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. Framkomligheten för fotgängare och cyklister är fortsatt begränsad med en trafiksituation som kräver ett stort mått av vaksamhet från oskyddade trafikanters sida.

Planförslaget möjliggör mindre uppgångar vid Haga Kyrkoplans hörn mot korsningen samt i Allén väster om korsningen med Sprängkullsgatan. Dessa uppgångar kan göra att resenärer kan välja vilken sida av den trafikerade korsningen resenärerna ska komma upp till och färre behöver korsa bil- och kollektivtrafiken. Platsen för uppgången vid Haga Kyrkoplan saknar i nuläget sociala vistelsevärden, varför det ur ett socialt perspektiv inte är negativt att förlägga en uppgång här.

### **Rekommendationer**

Sammanfattningsvis har planområdet en stark identitet och flera goda stadskvaliteter att värna. Det gör det också till en känslig miljö där förändringar i innehållet kan väcka starka reaktioner bland boende och verksamma samt hos stadens invånare.

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 på nedanstående bild.



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

## 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 kommer att ske i samband med avgränsning av innehållet i den miljökonsekvensbeskrivning som ska upprättas.

Miljöbedömningsprocessen samordnas i största möjliga mån med de övriga delprojekt inom Västlänken samt med Trafikverket som arbetar med en järnvägsplan.

## 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 berörs av detaljplanen samt andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs. Staden bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med *Översiktsplan för Göteborg*.

## 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)
- Miljö kvalitetsnormer för luft, vattenförekomster, fiskvatten 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 alléstråket längs vallgraven, Haga Kyrkoplän 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 kommer att ske i samband med avgränsning av innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen. Avgränsningen av innehållet kommer att ske 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.

I det fortsatta planarbetet ska dock beräkningar göras för hur luftkvalitetssituationen påverkas när Västlänken är i drift. Slutlig bedömning av hur planförslagen inverkar på möjligheten att följa gällande miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet görs därför när detta underlag finns tillgängligt.

### **Naturmiljö**

Detaljplanen medför stor påverkan på naturmiljön i området kring Haga, i de delar där järnvägstunneln går i lera och därmed kommer att anläggas genom öppna schakt. Förlusten av trädmiljöer och enskilda äldre, grova träd som också har betydelse för lavar, fågelliv och fladdermöss, gör att de negativa konsekvenserna för naturmiljön här är som störst.

Schaktningen i Kungsparken, Nya Allén och de norra delarna av Haga Kyrkoplan innebär förlust av flera gamla och grova träd som är av stor betydelse för den biologiska mångfalden i Göteborg. Träden kan i viss mån ersättas men effekten av att befintliga gamla träd, där flera träd är över 100 år, försvinner är långvarig (flera generationer) och de negativa konsekvenserna av förlusten bedöms som mycket stora. Genomförandet av planerna för Västlänken inverkar i detta avseende negativt på miljö kvalitetsmålet om ett rikt växt- och djurliv.

För träd är grundprincipen att minimera avverkning och klara överlevnaden hos de som står kvar under byggnation. På plankartan har en planbestämmelse införts att marklov krävs för fällning av träd. Samtidigt har Haga Kyrkoplan och Kungsparken fått en skyddsbestämmelse där parkmiljön inklusive trädbeståndet skyddas med hjälp av 8 kapitlet 13§ PBL.

Alléer är skyddade av generellt biotopskydd enligt Miljöbalken 7 kapitlet 11§. Samtidigt skyddas alléerna inom planområdet av planbestämmelse allé där träd i två rader ska planteras.

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. I den fortsatta planprocessen kommer därför ytterligare lämpliga skyddsåtgärder att ses över för att minska miljöpåverkan på naturmiljön att tas fram, vilket kan innebära att planens konsekvenser på naturmiljön kan mildras ytterligare.

### **Kulturmiljö**

I området kring Haga Kyrkoplan möts fyra kulturhistoriskt värdefulla och känsliga stadsrum: vallgravsstråket med Nya Allén, Haga Kyrkoplan, 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 kyrkoplan ger omfattande påverkan på det stadsbyggnads- och stadsplanehistoriska värdet i innerstaden, som är en del av riksintressets uttryck.

I det fortsatta arbetet bör ett gestaltungsprogram tas fram med utgångspunkt från platsens kulturhistoriska karaktär. Samtidigt bör en trädplan tas fram för att säkerställa att äldre och värdefulla träd bevaras.

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.

Genomförandet av detaljplaneförslaget för Station Haga medför betydande miljöpåverkan på kulturmiljön. Planen medför stor påverkan på stadsbilden då värdefull parkmark tas i anspråk och kulturhistoriska samband försvinner när nya anläggningar skär igenom befintliga kulturmiljöer. Särskilt de planerade byggnaderna för uppgångarna i norr och utökade hårdgjorda ytor för knutpunkt Haga bedöms medföra mycket stora konsekvenser, liksom det öppna schaktet för järnvägstunneln som ger direkt påverkan på fornlämningen Göteborg 216:1 och på trädbeståndet i Kungsparken och norra delen av Haga Kyrkoplan. I den fortsatta planprocessen kommer därför ytterligare lämpliga skyddsåtgärder att ses över för att möjliggöra att planens konsekvenser på kulturmiljön mildras.

### **Påverkan på luft**

De beräkningar som har gjorts för luftmiljön i och i närheten av planområdet visar att genomförandet av detaljplanen endast i liten utsträckning påverkar luftkvaliteten.

### **Buller**

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

### **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.

## **Ekonomiska konsekvenser**

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.

### **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. Göteborgs Stad kan även få 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. Förhandling pågår gällande vilka åtgärder som ska bekostas av Göteborgs Stad, vilka som ska finansieras av Västsvenska paketet och i vilka fall en fördelning mellan parterna ska ske.

Göteborgs Stad kan få utgifter för delar av den underjordiska stationsanläggningens utökade resenärsfunktioner såsom cykelparkering under mark och även för trappa i norra delen av Haga Kyrkoplan.

Göteborgs Stad bekostar vissa av de utredningar som görs gällande geoteknik, dagvatten, buller med mera. Förhandling pågår gällande vilka utredningar som ska bekostas av Göteborgs Stad, vilka som ska finansieras av Västsvenska paketet och i vilka fall en fördelning mellan parterna ska ske.

Fastighetsnämnden får en inkomst då man ersätts för den mark som bildar stationsfastighet för Trafikverket på Pusterviksplatsen.

Trafiknämnden får utgifter för åtgärder på allmän plats gata och torg och kan få utgifter för åtgärder inom vattenområde.

Park- och Naturnämnden kan få utgifter för åtgärder på allmän plats park.

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**

Fastighetsnämnden kan komma att få intäkter från tomträttsavgäld för ny stationsfastighet norr om buss- och spårvagnshållplatsen.

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.

### **Finansiering som sker via Västsvenska paketet**

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 till Göteborgs Stad och Akademiska Hus för permanenta intrång på fastigheter.

Västsvenska paketet finansierar utgifter för arbetsytor och andra tillfälliga markintrång på Göteborgs Stads och Akademiska Hus fastigheter.

Västsvenska paketet finansierar flytt av ledningar som berörs av Västlänken.

Västsvenska paketet finansierar återställning av allmän plats som berörs av Västlänkenprojektet. Västsvenska paketet kan även få utgifter för åtgärder såsom standardhöjning av buss- och spårvagnshållplats, ombyggnad av gator, torgytor och parker och anläggande av parkering för bil och cykel. Förhandling pågår gällande vilka åtgärder som ska bekostas av Göteborgs Stad, vilka som ska finansieras av Västsvenska paketet och i vilka fall en fördelning mellan parterna ska ske.

Västsvenska paketet kan få utgifter för delar av den underjordiska stationsanläggningens utökade resenärsfunktioner såsom cykelgarage. Förhandling pågår gällande vilka åtgärder som ska bekostas av Göteborgs Stad, vilka som ska finansieras av Västsvenska paketet och i vilka fall en fördelning mellan parterna ska ske.

Västsvenska paketet finansierar vissa av de utredningar som görs gällande geoteknik, dagvatten, buller med mera. Förhandling pågår gällande vilka utredningar som ska bekostas av Göteborgs Stad, vilka som ska finansieras av Västsvenska paketet och i vilka fall en fördelning mellan parterna ska ske.

### **Ekonomiska konsekvenser för Västtrafik**

Västtrafik kan komma att få en löpande utgift för tomträttsavgäld för ny stationsfastighet norr om buss- och spårvagnshållplatsen.

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

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

Akademiska Hus kan få en utgift för uppförande av nytt hus för Handelshögskolans verksamhet samt kostnader för flytt av transformatorstation.

Akademiska Hus får en inkomst för del av fastighet som överläts till Trafikverkets järnvägstunnelfastighet.

Akademiska Hus får en inkomst för del av fastighet som kan komma att överlätas/upplåtas till Trafikverket för stationsändamål.



### **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 Renova**

För det fall Renovas 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 Göteborg 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 utarbetats i samarbete med Lina Gregersdotter och Joanna Hagstedt. I arbetet har även övriga enheter på Stadsbyggnadskontoret samt övriga förvaltningar deltagit.

För Stadsbyggnadskontoret

Birgitta Lööf  
Planchef

Sandra Trzil  
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Elisabet Gondinger  
Distriktschef

Hanna Andersson  
Exploateringsingenjör