



# Göteborgs Stad

## Stadsledningskontoret

### Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2015-02-10  
Diarienummer 1427/14  
Repronummer 13/15

### Facknämnder

Stadsutveckling  
Christina Gustafsson  
Telefon 031-368 04 45  
E-post: christina.gustafsson@stadshuset.goteborg.se

## Yttrande gällande kungörande och granskning av järnvägsplan för Västlänken

---

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Yttrande över *Kungörande och granskning av järnvägsplan för Västlänken, en tunnel för pendel- och regiontåg i Göteborgs Stad och Mölndals Stad, Västra Götalands län* enligt bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande översändes till Trafikverket.

### Sammanfattning

Trafikverket har för yttrande översänt granskningshandling gällande järnvägsplan för Västlänken till Göteborgs stad. Syftet med granskningen är att se över hur tidigare synpunkter har hanterats.

Stadsledningskontoret är positivt till projekt Västlänken och anser att järnvägsplanen till stor del överensstämmer med stadens planering. Det finns ett antal frågor inför genomförandet som behöver lösas gemensamt och kontoret lyfter angelägenheten att tillsammans med Trafikverket hitta lämpliga lösningar på dessa. De viktigaste frågorna gäller överdäckning vid Skansen Lejonet, rådighet över ytor med tillfällig nyttjanderätt, brandgasschakt och ljusschakt vid Station Haga, samt brandgasschakt och uppgång vid Renströmsparken. Regeringens beslut om tillåtlighet och stadens detaljplaneprocess är viktiga utgångspunkter. Kontoret vill även belysa några fler frågor som har med det fortsatta arbetet att göra.

Arbete pågår med ett genomförandeavtal som behöver vara klart innan detaljplaner för järnvägstunneln antas och järnvägsplanen kan fastställas. Kontoret förutsätter att Trafikverket ersätter staden enligt gällande ordning. Staden och Trafikverket är överens om att ha en gemensam organisation i genomförandet av Västlänken, formen för en sådan är under arbete.

Stadsledningskontoret har upprättat ett förslag till yttrande till Trafikverket, se bilaga 3.

### Ekonomiska konsekvenser

Västlänken är ett projekt inom Västsvenska paketet där stadens avtalade insatser har hanterats i samband med boksluten för 2010 och 2011. Av de 34 miljarder kronor (2009 års prisnivå) som ingår i Västsvenska Paketet är 20 miljarder avsatta för Västlänken. Av dessa 20 miljarder är 2 500 miljoner avsatta för att bekosta planering och projektering, och 17 500 miljoner för byggnation och övrigt.

Projektet medför dock troligen ytterligare kostnader för kommunen gällande åtgärder som måste eller bör göras i samband med Trafikverkets byggnation. Kommunen kan bland annat få kostnader för om- och utbyggnad av buss- och spårvagnshållplatser, cykelgarage, parkerings- och angöringsytor för bil med mera i anslutning till stationerna. Dessa kostnader hanteras i ordinarie budgetprocess.

Projektet genererar även framtida intäkter, till exempel i form av exploateringsintäkter i samband med att nya områden i staden uppstår och utvecklas. Ett sådant exempel området kring Centralstationen och Gullbergsvass.

Attraktiviteten i områden runt stationerna växer när Västlänken är färdigställd eftersom tillgängligheten ökar i dessa områden. Fastighetsvärden går upp liksom kundunderlaget för näringsidkare i närheten. Åtgärder måste dock genomföras för att minska den negativa påverkan i områden som berörs av byggnationen då vistelsekvaliteter och attraktiva stråk försämras.

### **Barnperspektivet**

Byggandet av järnvägstunneln kommer att pågå under en lång tid. Barns möjligheter att röra sig i staden kommer att påverkas, exempelvis på grund av trafikomläggningar och förändringar i miljön. Barn är också mer känsliga för buller och luftföroreningar än vuxna. Bli barn påverkade i en alltför stor grad är det viktigt att lyssna in och ta deras synpunkter i beaktning under byggtiden.

Under byggtiden kommer nya förskolor och skolor att etableras och avvecklas inom arbetenas närområde.

En färdig Västlänken innebär för pendlare barn att de snabbare kan nå sina resmål. Det upplevda avståndet minskar vilket förstärker Göteborgsregionens identitet och möjliggör fler möten mellan barn från olika delar av regionen.

### **Jämställdhetsperspektivet**

Under byggtiden kan otrygga miljöer skapas, vilket kan medföra begränsad rörelsefrihet.

Eftersom fler kvinnor än män åker kollektivt bidrar generellt sett ökad kollektivtrafik till ökad jämställdhet då kvinnor får större möjligheter att röra sig. Kortare restid över ett större område är dock gynnsamt för både män och kvinnor då arbetsmarknaden blir bredare och valmöjligheterna större.

### **Mångfaldsperspektivet**

Under byggtiden kommer kollektivtrafiken att påverkas, vilket främst berör kvinnor och barn som är de som åker kollektivt mest. Även oskyddade trafikanter, såsom cyklister och gående, kommer att påverkas.

Byggskedet kommer att medföra negativa konsekvenser främst för utsatta grupper såsom äldre, barn och funktionshindrade.

Under byggtiden kan upphandling med social hänsyn användas. Genom upphandling med social hänsyn i hela eller delar av genomförandet av Västlänken kan projektet bidra till att personer som idag står långt från arbetsmarknaden kommer i arbete. Staden har idag ett sådant pågående arbete och stöttar gärna Trafikverket i dessa frågor.

Dragningen av Västlänken och placeringen av stationerna kan gynna eller missgynna olika slags grupper och verksamheter beroende på vilka som pendlar in och ut från närområdena kring linjen. Kollektivtrafik är ett attraktivt färdmedel även för mer resurssvaga grupper. Västlänken ger de som inte har tillgång till bil större möjlighet att röra sig inom regionen.

Västlänken bidrar till ökad tillgänglighet till utbudet i Göteborg och kranskommunerna för många grupper, såsom äldre, barnfamiljer och studenter.

### **Miljöperspektivet**

Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning är överskådlig och heltäckande. Den godkändes av länsstyrelsen i november 2014.

Under byggskedet kommer staden och dess invånare att påverkas av buller, damm och andra störningar. Särskilt utsatta är barn.

### **Omvärldsperspektivet**

Västlänken är en förutsättning för kommande satsningar för bland annat Götalandsbanan och fler nödvändiga förstärkningar av kapacitet och robusthet på banorna in till Göteborg.

Västlänken och dess stationer kommer att bidra till en framtida stadsutveckling centralt i Göteborg liksom längs stråken i Göteborgsregionen.

### ***Bilaga 1 Kungörande och granskning av järnvägsplan för Västlänken***

### ***Bilaga 2 Göteborgs Stads samrådsyttrande 2013-08-21***

### ***Bilaga 3 Förslag till yttrande till Trafikverket***

### ***Bilaga 3a Inkomna synpunkter från stadens förvaltningar och bolag***

### ***Bilaga 3b Redaktionella synpunkter***

## Ärendet

Göteborgs stad har för yttrande mottagit Trafikverkets granskningshandling gällande järnvägsplan för Västlänken. Trafikverket önskar få synpunkter senast den 30 januari 2015. Göteborgs stad har fått förlängd remisstid till den 4 mars 2015.

Parallellt med granskningen av järnvägsplanen pågår granskning av detaljplaner för järnvägstunnel. Detaljplaner för stationerna Centralen och Haga har varit på samråd under hösten 2014. Detaljplan för Station Korsvägen kommer att vara på samråd under våren 2015. Detaljplanerna för stationerna behandlar utveckling och bevarande av staden till största delen ovan mark.

Inför stadens yttrande har synpunkter inkommit från stadens projektgrupp för Västlänken och från stadsdelsförvaltningarna Centrum, Majorna-Linné och Örgryte-Härlanda, kulturförvaltningen, idrotts- och föreningsförvaltningen, miljöförvaltningen, kretslopp och vattenförvaltningen, Renova, lokalförvaltningen, Älvstranden Utveckling AB, Egnahemsbolaget, Higab, Liseberg AB, Göteborg Energi AB, Göteborgs Hamn AB, samt Parkeringsbolaget. I stadens projektgrupp ingår stadsbyggnadskontoret, park- och naturförvaltningen, trafikkontoret och fastighetskontoret. Möjlighet att yttra sig i samband med beredningen av ärendet har även givits till Bostadsbolaget och utbildningsförvaltningen. Synpunkter från förvaltningar och bolag sammanfattas i bilaga 3a.

## Bakgrund

Trafikverket planerar som en del av Västsvenska paketet för Västlänken, en cirka åtta kilometer lång dubbelspårig tågförbindelse genom centrala Göteborg. Drygt sex kilometer av den planerade järnvägssträckningen kommer att gå i tunnel, varav fyra kilometer genom berg och två kilometer i lera. Underjordiska stationer kommer att finnas vid Göteborgs Central, Haga och Korsvägen. (Se illustration på nästa sida.)

Västlänken ska underlätta resandet i Göteborg och Västsverige. Den ska ge ökad kapacitet för pendel- och regiontågtrafiken och ökad tillgänglighet till staden. Dessutom ska den frigöra kapacitet för fjärrtåg vid Göteborgs Central och minska sårbarheten i järnvägssystemet regionalt och nationellt.

Västlänken är en del av Översiktplan för Göteborg (2009). I november 2009 tog kommunfullmäktige beslut att teckna avtal kring Västsvenska paketet.

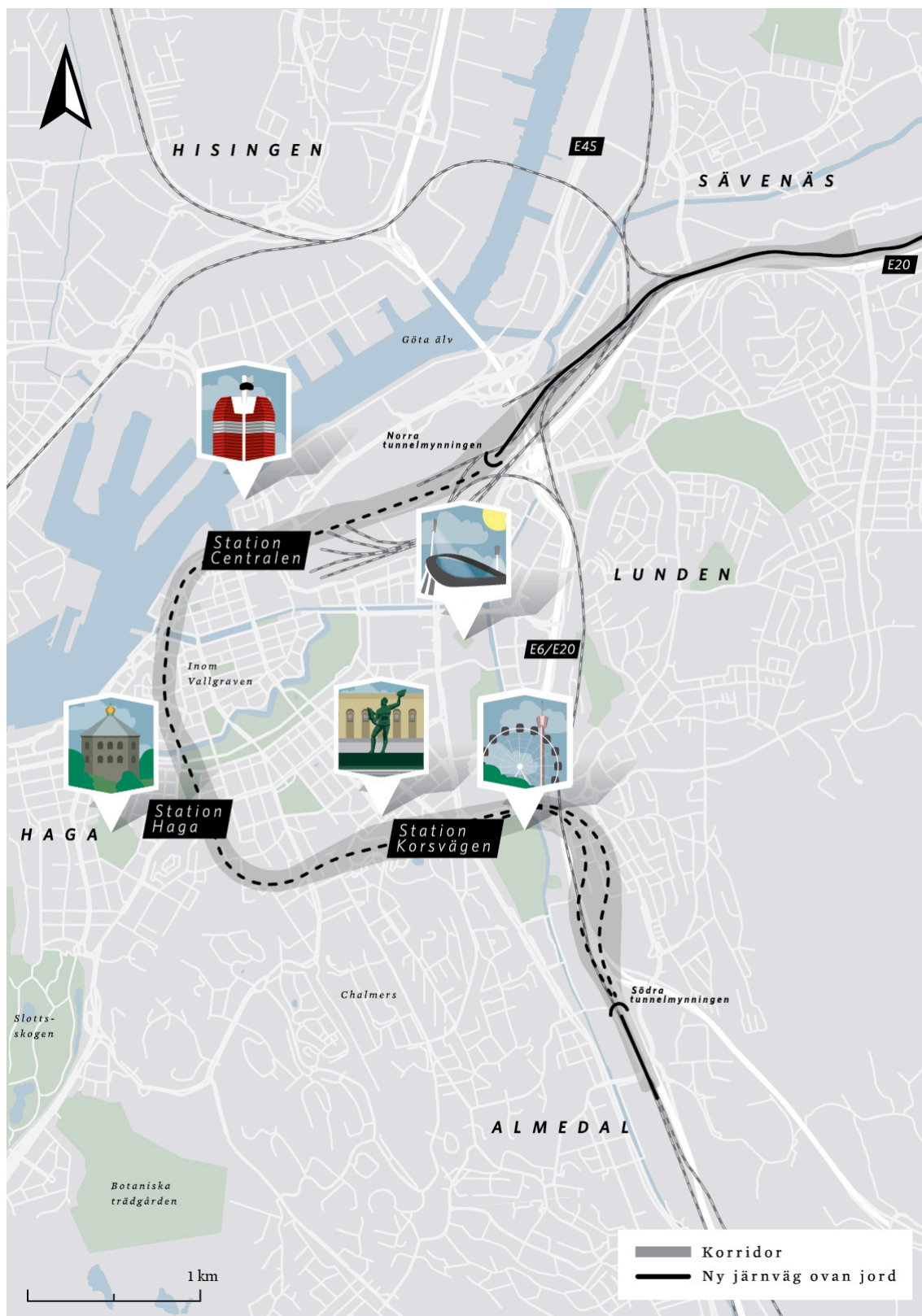
Kommunfullmäktige tog vidare beslut om planering och projektering av Västlänken inom Västsvenska paketet, avtal Block 1. Kommunstyrelsen beslutade på delegation från kommunfullmäktige om fortsatt planering och projektering inom Västsvenska paketet, avtal Block 2.

Kommunstyrelsen har tidigare tagit beslut i planeringsprocessen för Västlänken när det gällt järnvägsutredningen (2006-05-10), remiss inför tillåtlighetsprövningen (2012-05-16) och kompletterande remiss inför tillåtlighetsprövningen (2012-09-05).

Kommunstyrelsen har även yttrat sig 2013-08-21 över samrådshandling Västlänken – lägesrapport maj, se bilaga 2. På tjänstemannanivå har staden yttrat sig över samrådshandling Västlänken – lägesrapport november (2014-01-13) och samrådshandling kompletterande lägesrapport juni (2014-08-12).

Under byggtiden kan upphandling med social hänsyn användas. Genom upphandling med social hänsyn i hela eller delar av genomförandet av Västlänken kan projektet bidra

till att personer som idag står långt från arbetsmarknaden kommer i arbete. Staden har idag ett sådant pågående arbete och stöttar gärna Trafikverket i dessa frågor.



Källa: [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Just nu pågår granskning av järnvägsplan för Västlänken. Syftet med granskningen är att se över hur tidigare synpunkter har hanterats. Granskningen har föregåtts av samråd, se illustration nedan.

Efter granskningsskedet skickas en ansökan om fastställelse av planen till Planprövning och juridik på Trafikverket. Dessutom skickas en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet till mark- och miljödomstolen. Byggnation av järnvägen beräknas kunna påbörjas 2017/2018. Trafikstart beräknas till 2026.

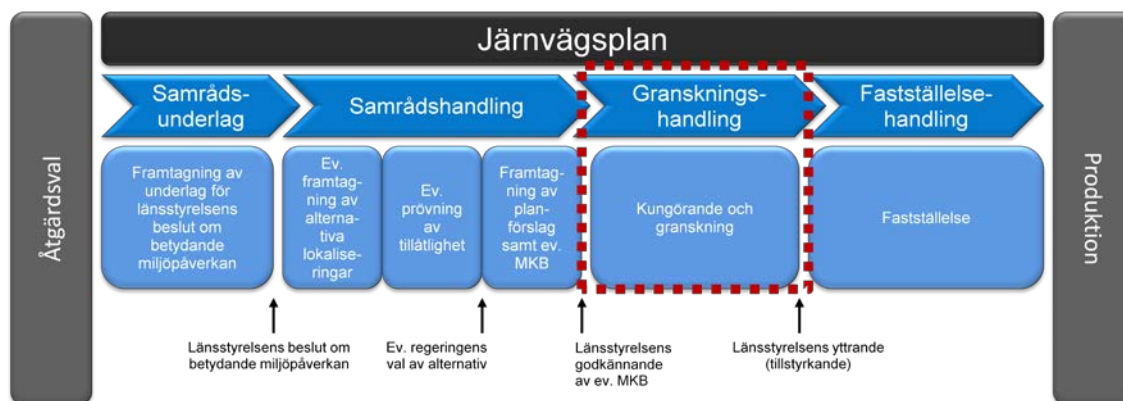


Illustration visar en järnvägsplans olika skeden.

Den 26 juni 2014 fattade Regeringen beslut om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken av utbyggnad av Västlänken. Tillåtligheten har följande villkor:

1. Den inom korridoren närmare lokaliseringen och utformningen av Västlänken ska, efter samråd med Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs kommun, planeras och utföras så att negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsmiljön i övrigt, inklusive parker och grönområden, så långt möjligt begränsas. Berörda fornlämningar ska så långt möjligt bevaras, synliggöras och införlivas i den nya anläggningen.
2. Trafikverket ska, efter samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs kommun, upprätta en plan för transporter och omhändertagande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägen samt av det byggnadsmaterial som ska användas i projektet. Planen ska redovisas till länsstyrelsen och kommunen senast vid den tid – innan byggnadsarbetena påbörjas – som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.
3. Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta en plan som redovisar de åtgärder som ska vidtas för att så långt möjligt begränsa energianvändning samt utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar i samband med byggande och drift av Västlänken. Planen ska även redovisa de åtgärder som ska vidtas för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet inte överskrids. Planen ska hållas aktuell. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs kommun senast vid den tid – innan byggnadsarbetena påbörjas – som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.
4. Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, utarbeta riktlinjer för hur projektet ska utformas för att minimera risken för översvämningar. Detta arbete ska bedrivas utifrån en samlad bild av olika scenarier om framtida

*klimatförändringar och havsnivåhöjningar. Utredningar och bedömningar av erforderliga åtgärder ska ske kontinuerligt under projekteringen och uppdateras med hänsyn till den senaste kunskapen inom området. Tunnelns mynnigar och stationer ska konstrueras så att vatten inte kan tränga in och fylla tunneln vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå.*

5. *Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta ett kontrollprogram och vidta skyddsåtgärder i den omfattning som krävs för att skydda ytvatten och grundvatten från föroreningar och minimera annan negativ påverkan.*
6. *Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter och innan järnvägsplan fastställs, utarbeta en plan för säkerheten i Västlänken. Den färdiga anläggningen under mark ska vara dimensionerad och utformad så att självutrymning möjliggörs i händelse av brand eller annan olycka.*

Parallellt med arbetet med granskningen av detaljplaner och järnvägsplan pågår upprättande av genomförandeavtal.

### **Inkomna synpunkter från stadens förvaltningar och bolag**

Ett informationsmöte anordnades den 17 december 2014 för stadens berörda förvaltningar och bolag i samband med kungörande och granskning av järnvägsplanen. Syftet med mötet var att belysa frågor kring granskningen. Trafikverket redovisade järnvägsplanen och svarade på frågor. Stadsbyggnadskontoret redovisade detaljplanen för Västlänken.

Förvaltningar och bolag har inkommit med tjänstemannayttranden, som inte har styrelse- eller nämndbehandlats, se sammanfattningar i bilaga 3a. Dessa yttranden har legat till grund för stadsledningskontorets förslag till yttrande över järnvägsplanen, se bilaga 3.

Överlag är stadens förvaltningar och bolag positiva till Västlänken. Det finns dock ett antal frågor som behöver hanteras gemensamt av staden och Trafikverket i det fortsatta arbetet.

### **Stadsledningskontorets synpunkter**

Stadsledningskontoret är positivt till projektet Västlänken. Kontoret har dock synpunkter på granskningshandlingen avseende överdäckning vid Skansen Lejonet, rådighet över ytor med tillfällig nyttjanderätt, brandgasschakt och ljusschakt vid Station Haga, samt brandgasschakt och uppgång vid Renströmsparken. Regeringens beslut om tillåtlighet och stadens detaljplaneprocess är viktiga utgångspunkter för fortsatt genomförande. Utöver dessa frågor finns ytterligare synpunkter som rör stadens vidare arbete i samverkan med Trafikverket. Det gäller medborgardialog, handlingsplaner, avtal, tillsyn och kontroll, samt tillgänglighet och framkomlighet.

Arbete pågår med ett genomförandeavtal som behöver vara klart innan detaljplaner för järnvägstunneln antas och järnvägsplanen kan fastställas. Stadsledningskontoret förutsätter att Trafikverket ersätter staden enligt gällande ordning.

#### ***Överdäckning Skansen Lejonet***

Skansen Lejonet och Gullberget har mycket höga kulturhistoriska värden och betydande värden som identitetsskapande plats för staden. Stadsledningskontoret anser att en överdäckning öster om Skansen Lejonet är önskvärt för att minska negativ påverkan på kulturmiljövärden och för att möjliggöra en positiv stadsutveckling på sikt.

I detaljplan för Västlänken har området i tråget beteckningen ”järnvägsändamål” vilket möjliggör en överdäckning. Göteborgs stad anser att Trafikverket bör finansiera överdäckning för att minimera skada på riksintresset för kulturmiljövård i enlighet med villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut.

#### ***Rådighet över ytor med tillfällig nyttjanderätt***

I första hand anser stadsledningskontoret att Trafikverkets förslag till järnvägsplan i den del som avser Västlänkens anspråk på kommunal mark med tillfällig nyttjanderätt för byggnation av Västlänken inte ska fastställas. Järnvägsplanen kan godkännas om följande förändringar görs: Ytor med tillfällig nyttjanderätt, T2, T3, T4, T5, T6 och T7 fastställs inte. Dessa ytor behöver istället hanteras enligt särskilt upprättat avtal mellan Göteborgs stad och Trafikverket.

Om detta inte är möjligt menar stadsledningskontoret att det i andra hand behöver upprättas ett avtal mellan staden och Trafikverket som säkerställer att Göteborgs stad har rådighet över användningen av ytor med tillfällig nyttjanderätt och att Trafikverket tar alla de risker som är förenade med projekt Västlänken.

#### ***Brandgasschakt och ljusschakt vid Station Haga***

Stadsledningskontoret anser att föreslagen placering av brandgasschakt på Haga Kyrkoplan är olämplig på grund av negativ påverkan på parkmiljöns natur- och kulturhistoriska värden. Stadsledningskontoret förordar därför placering på torget framför Smyrnakyrkan, så som det föreslås i samrådshandling för detaljplanen för Västlänken och Station Haga. I sitt samrådsyttrande från 2014-12-10 (samråd om detaljplan för Station Haga), ser länsstyrelsen positivt på Göteborgs stads avsikt att minimera ingreppen i Haga Kyrkoplan.

Stadsledningskontoret anser att föreslagen placering av ljusschakt på Haga Kyrkoplan är olämplig då de i sin nuvarande utformning, storlek och gestaltning innebär negativ påverkan på parkmiljöns natur- och kulturhistoriska värden.



### ***Brandgasschakt och uppgång vid Renströmsparken***

Den västra entrén till Station Korsvägen är i järnvägsplanen placerad nära Renströmsparken som är kulturhistoriskt viktig och en välbesökt parkmiljö. Stadsledningskontoret anser att uppgång och ventilationsschakt behöver omlokaliseras och integreras med befintliga byggnader eller andra kommande projekt i närheten.

### ***Värdefulla träd***

Uppvuxna träd kommer att påverkas vid flera punkter längs linjen. Det är viktigt att bevara så många träd som möjligt, och att ha en tydlig plan för områdenas återställande. Målsättningen behöver vara att undvika eller begränsa skador. De värden som försvagas behöver kompenseras.

Stadsledningskontoret

Christina Gustafsson  
Planeringsledare

Christina Börjesson  
Direktör

*Bilaga 1 Kungörande och granskning av järnvägsplan för Västlänken*  
Bifogas som PDF-fil

Ärendenummer  
TRV 2013/92333



Dokumentdatum  
2014-12-08  
Sidor  
1(1)



2014 -12- 10

Göteborgs Stad Diariet.....1427/14.....  
Stadsledningskontoret  
404 82 Göteborg

Kopia till:  
Diariet

## Kungörande och granskning av järnvägsplan för Västlänken, en tunnel för pendel- och regiontåg i Göteborgs Stad och Mölndals stad, Västra Götalands län.

Trafikverket Region Väst har upprättat ett förslag till järnvägsplan för en tunnel för pendel- och regiontåg i Göteborgs Stad och Mölndals stad.

Planen med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) finns tillgänglig för granskning under tiden 10 december 2014 till 30 januari 2015 hos:

- Trafikverket Region Väst, Kruthusgatan 17 i Göteborg. Plan 6, kl 07.45-16.15,
- Göteborgs Stad, Köpmansgatan 20 i Göteborg. Kl 08.00-16.30,
- Mölndals stad, Göteborgsvägen 11-17 i Mölndal. Måndag-torsdag kl 08.00-16.30, fredag kl 08.00-16.00.

Delar av handlingarna finns även på Trafikverkets webbplats [www.trafikverket.se/vastlanken/dokument](http://www.trafikverket.se/vastlanken/dokument)

Planen omfattar arbete i ytvatten där Göta Älv, Stora hamnkanalen, Rosenlundskanalen och Mölndalsån berörs i olika omfattning. Planen omfattar även bortledning och tillförsel av grundvatten. Frågor gällande vattenverksamhet hanteras i en särskild process i Mark- och miljödomstolen.

Synpunkter ska ha inkommit till Trafikverket Region Väst, 405 33 Göteborg, alt via e-post [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se) senast 30 januari 2015. Märk synpunkterna med TRV 2013/92333.

Om du vill ha mer information kontakta Trafikverket Region Väst, tel. 0771-921 921.

Med vänlig hälsning

Bo Larsson  
Projektchef Trafikverket



# Göteborgs Stad

## Kommunstyrelsen

Trafikverket  
[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

### *Yttrande angående samråd Järnvägsplan Västlänken (TRV 2013/25920)*

---

Kommunstyrelsen har i tidigare beslut ställt sig bakom att Västlänken byggs i en sträckning via Haga och Korsvägen, bl a med motiveringen att en genomgående Västlänk skapar ett kapacitetsstarkt järnvägssystem där delar av regionen binds samman och bidrar till ett växande och hållbart Västsverige.

De nya stationslägena kommer att skapa god tillgänglighet till befintliga och tillkommande stadsmiljöer i stadens centrala område och möjliggöra en stadsutveckling enligt intentionerna i stadens Översiktsplan och Vision Älvstaden.

Västlänken är ett avgörande projekt för framtida kommunikationer och spelar en nyckelroll för stadens och regionens framtid. Göteborgs stad vill framhålla vikten av att varje del i projektet kommuniceras till allmänheten så att många fler förstår vad som ingår i varje del och hur resmöjligheterna för medborgarna förbättras.

Även om Staden är positiv till Västlänken och är överens med Trafikverket i flera delar, vill vi framföra följande synpunkter på planeringsunderlaget för att projektet Västlänken ska bli så bra som möjligt.

#### ***Fyra spår vid stationerna***

Vi är positiva till att Trafikverket avser bygga fyra spår vid station Centralen, men fyra spår är angeläget även vid station Haga och Korsvägen. De behövs även för att möjliggöra en utveckling av Västlänken för att klara framtida trafikbehov.

Enligt Västra Götalandsregionens målbild för hur tågtrafiken i Västsverige kan utvecklas fram till 2035 behövs fyrspårsstationer vid Haga och Korsvägen redan 2035. Alltså mindre än tio år efter invigningen av Västlänken. Om det bara byggs två spår vid station Haga och Korsvägen förutsätter vi att Trafikverket förbereder Haga och Korsvägens stationer för fyra spår och dubbla av- och påstigningsplatser så pass långt att de på ett enkelt sätt utan störningar kan byggas ut i efterhand. Detta kommer i slutändan att innebära en stor kostnadsbesparing.

#### ***Staden ovan Västlänken***

Vi anser att det inte i tillräckligt stor utsträckning utretts vilka begränsningar Västlänken kommer att innebära för bygghänsynen i anslutning till Västlänken i framtiden. Kravet är

att markytorna ovan Västlänken blir byggbara, dvs. att det i framtiden går att placera byggnader av typen "tät innerstad" på tunneltaket till en rimlig kostnad. Detta gäller framförallt de sträckor där Västlänken går i lera och i övergångs-zonerna mellan berg och lera, där stabilitet kan bli ett problem. Som sådana sträckor inkluderas bland annat Gullbergsvass, där staden på sikt har planer på en ny stadsdel. Även sträckan mellan Operan och Residenset har dessa egenskaper. Runt Korsvägen och under Liseberg består marken också till stor del av lera. Även här vill staden kunna bygga "tät innerstad" i framtiden.

I stationsläget vid Haga, med närhet till Kungsparken och Haga kyrkoplan, ska möjligheten finnas att använda delar av ytan ovan Västlänken för "100-års park", dvs. park ska kunna anläggas som en stadigvarande park och inte riskera att bli uppgrävd igen inom 100 år på grund av arbeten med tunneln eller liknande.

#### *Schakt mm som bryter markytan*

Från järnvägstunneln kommer ett antal schakt för ventilation, service och luftintag att sticka upp. Placering av dessa schakt måste studeras noggrant ur ett gestaltungs-perspektiv så att dessa kan bli positiva tillskott i stadsmiljön. Schakten bör samlas ihop och integreras i bebyggelsen. Det är viktigt att schakten inte inkräktar på de begränsade ytor i centrala staden som idag är avsedda för lek och utevistelse eller som informellt fungerar för dessa ändamål. Vid sidan av de tekniska kraven är utformning, samordning schakten emellan och konstnärlig utsmyckning viktigt att arbeta med. Detta bör ske i samarbete med staden i anslutning till arbetet med detaljplanerna.

Om det finns risk för oönskade emissioner vid schakten är det angeläget att dessa inte finns på platser där barn vistas, dvs. i grönområden, parker, bostadsmiljöer, lekplatser, förskolor, skolor och anläggningar för fysisk aktivitet av olika slag.

#### *Skansen Lejonet*

Vid en omgestaltning av Gullberget skall största hänsyn tas till Skansen Lejonets höga kulturhistoriska värden. Miljön på Gullberget, och intrycket av berget, vinner på överdäckning av tråget där det ansluter mot berget. Det gäller både åt sydväst och nordost. Ingreppet i berget kan lindras genom överdäckning.

Överdäckning av tråget minskar också den negativa påverkan som spåret kommer att ha på den framtida bebyggelsen. En överdäckning möjliggör en utveckling av Skansen Lejonet till framtida mötesplats och stadsdelspark samt minskar den barriäreffekt som spåret kommer att utgöra.

#### *Stråk för gång, cykel och kollektivtrafik*

Vid påslagen (tunnelns mynningar) är det viktigt att hänsyn tas till befintliga stråk för gång och cykel, men även för bil och kollektivtrafik. Det är prioriterat att framförallt gående, cyklister och kollektivtrafik ges gena vägar även i framtiden. Om inte överdäckning sker är det angeläget att överbrygga barriäreffekten genom att säkerställa flera passager både över och under Västlänken så att kontakten mellan staden och älven inte försämras.

#### *Järnvägsspår till postterminalen*

I samrådshandlingen framgår inte hur järnvägsspåret till postterminalen skall lösas. Vi förutsätter att detta sker på ett sådant sätt att stadens planerade utveckling i Gullbergsvass inte förhindras.

### ***Kopplingen österut i Olskroken***

Planskildhet i Olskroken finns angivet i den nationella planens remissversion för transportsystemet 2014-2025, vilket är positivt. Göteborgs Stad är angelägen om att i aktiv samverkan med Trafikverket delta i den fortsatta planeringen av Västlänkens anslutning till befintligt järnvägssystem, eftersom vi ser potentiella samordningsvinster för en flytt av Sävenäs pendeltågstation till ett läge närmare Gamlestaden.

### ***Station Centralen***

Området kring station Centralen är en viktig strategisk knutpunkt i regionen. Den lokala betydelsen av stationen kommer att öka i takt med stadsutvecklingen, som kommer att ge stora förändringar i områdets innehåll, utformning och stadsbild. Runt centralen finns flera områden som är prioriterade för stadsförnyelse och bebyggelseförtätning.

Det grunda läget som Trafikverket föreslår avstyrks, eftersom det ger problem för stadsutveckling, området utformning, stadsbild och är sämre för resenärerna. Resenärer som ska byta plattform måste gå upp via gatuplan. Göteborgs Stad förordar ett mellandjupa läge för att möjliggöra fler uppgångar och en större flexibilitet i hur staden kan byggas på markytan. Möjligheten att placera uppgångar och tekniska anläggningar där de passar i stadsmiljön och till planerade huvudgator ses av staden som en stor fördel med det mellandjupa läget. Det mellandjupa läget ger också möjlighet att lösa knutpunkten för lokaltrafik och resandeflöden på ett acceptabelt sätt.

Station Centralen är ett område med stora och komplexa ledningsomläggningar som måste samordnas med omkringliggande projekt. Stationens höjdläge är kritiskt för möjligheten att passera över stationen med nya ledningar. Med en station i det mellandjupa läget möjliggörs en ledningsförläggning som ur drift- och arbetsmiljöaspekt är acceptabel.

Det är mycket positivt att en höjning av markytan ovanpå Götatunneln i anslutning till Kanalorget ser ut att kunna undvikas.

### ***Station Haga***

Placeringen av station Haga stämmer väl överens med stadens planering av området. I samrådshandlingen är det bra att Haga kyrkoplans kulturhistoriska värden poängteras. Gestaltningen av området måste ske utifrån dessa värden. I det fortsatta arbetet med att placera uppgångarna är det viktigt att dessa anpassas till natur-, kultur- och sociala värden. Olika lösningar bör prövas i samarbete med staden. Då en knutpunkt vid Allétråket riskerar att förstärka befintlig trafikbarriär negativt, bör lokalisering och utformning av denna studeras noga.

Även Kungsparken och Allén är viktiga ur kulturhistorisk synpunkt. De gröna värdena, framförallt de gamla träden, är viktiga bärare av kulturhistorian, det är därför önskvärt att dessa kan bevaras så långt som möjligt. Det är också viktigt att åtgärder görs så att träd skyddas från förändring av grundvatten och kompaktering. Detta är särskilt viktigt vid Station Haga.

Haga kyrkoplan är en viktig mötesplats och rekreationsyta för boende, barn och besökare. Idag finns en inhägnad lekplats vilken är önskvärd att bevara. Området i stort är värdefullt för invånare även ur ett identitetsperspektiv. Trafikverket bör pröva om kompensationsåtgärder kan göras, både under byggtiden och efteråt.

### ***Station Korsvägen***

Byggnads-, trafik- respektive fastighetsnämnden har tagit ett inriktningsbeslut om att förorda ett djupt läge ("alternativ lågt") på station Korsvägen. Ett djupt läge förordas för att möjliggöra en funktionell trafikalt bytes- och mötespunkt. Korsvägen är viktigt för alla trafikslag. Området måste kunna ta omhand de trafikökningar som kommer på den begränsade yta som Korsvägen utgör. Med ett djupare läge möjliggörs ett mellanliggande trafikplan i syfte att trafiksanera området. Trafikplanet bör vara så tilltaget att det möjliggör angöring och parkering för evenemangsbussar och turistbussar. Finansieringen av ett djupt läge måste diskuteras i särskild ordning. Stadens projektgrupp för Västlänken har fört diskussioner med Trafikverket om att studera om det är möjligt att uppnå ovan nämnda funktion även i det grundare läget, som Trafikverket föreslår. Göteborgs Stad anser att det är positivt om olika lösningar kan presenteras.

Station Korsvägen har förutom komplex ledningsomläggning, även en eventuell konflikt med befintlig spillvattentunnel i berg. Beroende på vilket djup stationen placeras på finns risk att Västlänkens spår, i ett område utanför Korsvägen, kolliderar med befintlig berganläggning. Det är viktigt att Trafikverket utreder huruvida en sådan kollision med bergtunneln uppstår eller ej. Befintlig berganläggning avleder spillvatten från tre kranskommuner och en flytt av denna är troligen inte genomförbar, varken tekniskt eller ekonomiskt.

### ***Sträckning under Liseberg***

Göteborgs Stad förordar, liksom Trafikverket, alternativet med tunneldragning under Liseberg. Förutom att alternativet blir billigare och störningarna blir mindre under byggtiden, minskar en förläggning av Västlänken under Liseberg nödvändig ledningsomläggning. Allmänna VA-ledningar är främst förlagda i Mässans gata/Örgrytevägen.

Liseberg AB har yttrat sig över samrådshandlingen och är positiv till Västlänken, även om Lisebergs verksamhet kommer att påverkas under byggtiden. Liseberg önskar därför att Trafikverket, med god framförhållning tillsammans med Liseberg, planerar och utformar de ingrepp som är nödvändiga, samt värderar de ekonomiska konsekvenserna. Lisebergs framtida möjligheter att utveckla parken får inte begränsas och värdefulla miljöer får inte komma till skada.

Stadsmuseet har gjort en inventering av Liseberg ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Trafikverket bör vara uppmärksam på att det kan finnas byggnader av kulturhistoriskt värde som berörs av Västlänksbygget. Det är inte ett hinder för tillfällig demontering, men byggnaderna ska i så fall återuppföras.

### ***Kopplingen söderut i Almedal***

I förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025, anges att Götalandsbanan delen Almedal-Mölnlycke ska utredas. Göteborgs stad kommer att delta i denna utredning och vi utgår ifrån att tät kontakt mellan denna utredning och fortsatt planering för Västlänkens anslutning i Almedal kommer att upprättas.

Trafikuppläggsbilden på sidan 10 i samrådshandlingen (figur 6) anger att tåg kan vändas i Almedal. Almedal utgör en centralt belägen plats med hård konkurrens om marken. Att ta mark i anspråk för vändning av pendeltåg vid Almedal är därför olämpligt. Översiktsplanen anger att Mölndalsåns dalgång är en del av det centrala förnyelseområdet, dvs. ett utvecklingsområde för blandad stadsbebyggelse. Göteborgs

stad håller tillsammans med Mölndals stad på att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för Mölndals-åns dalgång för att visa hur området kan utvecklas. Göteborgs Stad vill öppna en diskussion om var någonstans det är lämpligast att tåg vänder och vilka förutsättningar som krävs för att kunna vända tåg.

### ***Förberedelse av Västlänken för framtida anslutningar norrut och åt sydväst***

Det är viktigt att Västlänken förbereds för framtida anslutningar norrut mot Hisingen (Bohusbanan) och söderut längs Säröleden mot Kungsbacka. Det möjliggör en anslutning av Bohusbanan till Västlänken genom en tunnel under älven. En anslutning söderut via Sahlgrenska skulle kunna balansera antalet tåg norrut och söderut, samtidigt som den skulle kunna vara en del i en kapacitetsförstärkning av Västkustbanan. Det är angeläget att Trafikverket och staden i ett tidigt skede gemensamt studerar var dessa anslutningar skulle kunna placeras och vilka osäkerheter, risker och kostnader, likväl som möjligheter, detta kan föra med sig.

### ***Stadsdelsperspektiv***

Gemensamt för alla tre stationslägena är att den utveckling som staden planerar för, påverkar och påverkas av uppgångarnas lägen, ventilationsanläggningar, nödutgångar och andra byggnader eller anläggningar av varierat slag. Det är angeläget att kartlägga vad som krävs för att göra förändringarna acceptabla för människorna som lever i staden. Bedömning av hur det lokala sociala livet påverkas måste göras. Särskilt riskerar barns platser i staden att naggas i kanten.

Digniteten av projektet är så pass stort att Göteborg som stad kommer att förändras ur flera aspekter. Information och kunskap är därför viktig att sprida på både lokal och central nivå inom Göteborgs stad.

Om kommunala verksamheter beräknas bli störda i en längre period i sådan grad att den måste omlokaliseras, måste Göteborgs Stad och berörd stadsdel kunna planera in det i kommande budgetplaner.

### ***Stationsmiljö***

Utformningen av underjordiska passager måste göras trygga.

I det fortsatta arbetet bör trafikverket utreda partikelhalter (PM10 och PM2,5) och exponering på perronger och andra underjordiska miljöer samt klarlägga vilka åtgärder som behöver vidtas.

Miljöförvaltningen deltar på möten inför framtagandet av MKB och är övertygade om att deras synpunkter kommer tas omhand där.

### ***Kulturmiljö och befästningsverken***

Vid återställande efter arbeten i öppna schakt i området vid befästningsverken, längs sträckan från centralen till Stora Bommen samt vid Hvitfeldtsplatsen, bör kulturmiljön utgöra utgångspunkt för gestaltning vid återställandet av marken. Samordning med staden bör ske.

Samrådshandlingen konstaterar att kulturmiljön berörs, men beskriver inte vari påverkan kan bestå eller hur man planerar att hantera de konsekvenser som uppstår.

### ***Ledningar och dagvatten***

Staden har i planerad sträckning för Västlänken och i stationsområdena ett omfattande befintligt ledningsnät. Ett antal kritiska ledningar av stora dimensioner måste flyttas i



samband med byggnation av Västlänken. Utmed Västlänkens linje, exklusive stationer, blir ledningsflytt främst koncentrerat till området från Sävenäs fram till tunnelmynning vid Skansen Lejonet.

Då ledningsnätet är sammanhängande i centralenområdet är det av yttersta vikt att dessa projekt samordnar respektive ledningsflytt för att undvika att samma ledningar flyttas flera gånger. Förberedande arbeten med ledningsflytt i centralenområdet påbörjas redan 2015-2016 och det är viktigt att projektägarna i ett så tidigt skede som möjligt hittar en slutgiltig placering av ledningarna så dessa kan implementeras i detaljplanerna.

Ett högvattenskydd för Västlänken får inte skapa översvämningssproblematik i en annan del av närområdet. En dagvattenutredning för Västlänkens detaljplan har påbörjats i juni 2013.

Ytterligare kommentarer om ledningar finns även under andra rubriker ovan.

### ***Utrymningsvägar***

För att kunna lägga spårlinjen innanför befästningsverken har stationsläget för station Centralen flyttats. För att ytterligare minska konflikten mellan befästningsverken och Västlänken prövar Trafikverket att låta utrymningsvägar här leda till utrymningschakt istället för att de leds till en parallelltunnel. Räddningstjänsten i Storgöteborg, som lämnar eget yttrande, anser inte att denna lösning är tillfredsställande ur deras perspektiv, då de bedömer att möjligheterna till räddningsinsatser försämras.

Räddningstjänsten har också synpunkter på hur stationerna under mark utnyttjas för andra ändamål än passagerare. Göteborgs stad anser att frågan måste diskuteras vidare för att finna acceptabla och balanserade lösningar.

### ***Under byggskedet av Västlänken***

Bygget av Västlänken kommer att medföra betydande påverkan på hur man kan röra sig i staden. Vi vill poängtera att det är prioriterat att ge fotgängare och cyklister hög framkomlighet och många möjligheter att passera byggarbetsplatserna under byggtiden. Vi ser framför oss att byggschakten för Västlänken förses med flera tillfälliga brokonstruktioner för gående och cyklister. Kollektivtrafik ska upprätthållas och det ska vara möjligt att välkomna nya resenärer till kollektivtrafiken även för de linjer som passerar Västlänkens byggarbetsplatser.

Bygget kommer också att påverka boendemiljöerna, det är därför angeläget att det blir en fungerande boendemiljö under byggtiden och att befolkningen även då har tillgång till friytor för aktivitet och vila, ex vid Kanaltorget och Haga kyrkoplan. Det är extra viktigt under byggtiden att trygga barns möjligheter att ta sig fram på egen hand, genom att göra passager trygga och säkra.

Det finns risk att byggarbetsplatserna och områdena runt omkring upplevs ödsliga och otrygga då anläggningsarbetet inte är igång, främst på kvällar, nätter och helgdagar. Det är viktigt att berörda platser upplevs som trygga, inte minst ur ett jämställdhetsperspektiv.

Trafikverket bör överväga kompensatoriska åtgärder så att miljöerna fungerar även under byggtid då arbetena på flera platser kommer att ske i flera år. Dessa kompensationsåtgärder kan till och med bli positiva inslag i miljön, som t ex förslaget om en akvedukt vid Rosenlund.

Vid stationernas byggande är det viktigt att etablerings- och arbetsområdet hålls nere och att schakten hålls korta och smala för att rädda träd och minska intrånget på den

välansvända parkytan. Det är också viktigt att åtgärder görs så att träd skyddas från förändring av grundvatten och kompaktering.

I samrådshandlingen nämns att den föreslagna dragningen av tunneln mellan station Centralen och station Haga medför att Götatunneln tidvis måste stängas för trafik. Trafikverket behöver informera Göteborgs stad om omfattningen av denna aviserade avstängning. Göteborgs stads trafikkontor vill veta mer om hur Trafikverket avser att lösa trafikeringen om Götatunneln hålls stängd och vilka effekter den valda lösningen kan ge på det lokala transportsystemet.

Det är även viktigt att arbeta aktivt för att begränsa effekterna under byggtiden när gäller masshanteringen, buller och luftföroreningar och förorenad mark. När det gäller de delar av tunneln som kommer att byggas via öppna schakt är det viktigt att en byggmetod som minimerar intrånget i omgivningen väljs.

Miljöförvaltningen är tillsynsmyndighet för stora delar av byggnationen och det är viktigt att involvera dem tidigt i den fortsatta processen.

### *Hantering av massor*

Borttransport av lermassor och sprängsten sker framför allt längs de större trafiklederna. Den stora störningen av transporter torde uppkomma innan de nått lederna. Det är viktigt att undersöka hur den första delen av transporten påverkar stadslivet.

Masshanteringen är en mycket viktig fråga. Målet bör vara att så mycket som möjligt återanvänds inom staden eller i närområdet och inte transporteras bort, som anges i samrådshandlingen. En masshanteringsplan eller liknande för att minimera resursåtgången och risken för störningar under byggtiden bör tas fram i samråd med staden.

### ***Redaktionella synpunkter***

- Sidan 8 Figur 4. Älvstaden. Källan borde ha angivits.
- Sidan 8 Texten skulle kunna förtydligas. Älvstadsvisionen, såväl som översiktsplanen lyfter fram Västlänken som en förutsättning. Dessa kan alltså inte uppfyllas om inte Västlänken kommer till.
- Sidan 9 Figur 5. ”Mål för Västlänkens utformning” – bör framgå att det är Trafikverket som har tagit fram dessa och när. Staden ställer sig dock bakom målen som presenteras i figuren. En annan fråga som bilden borde kompletterats med är ”Orienterbarhet” i resenärsrutan - att se till så att miljön är läsbar och att rörelsemönstren upplevs som logiska.
- Sidan 13 mfl Trafikverket redovisar genomgående bilder på Västlänken med fyrspår vid alla stationer. Detta är vilseledande, då Trafikverkets nuvarande planeringsinriktning är fyrspår endast vid Centralen.
- Sidan 21 ”Västra Göteborg” bör bytas ut mot ”sydväst om centrala Göteborg”.
- Sidan 22 Staden vill göra Trafikverket uppmärksam på att Haga kyrkoplan definieras som hela området mellan Parkgatan och Vasagatan.
- Sidan 23 Under rubriken Station Korsvägen har de kulturhistoriska värdena (t ex Landeriet) helt fallit bort.
- Sidan 27 En annan konsekvens som inte nämns är att gamla träd försvinner, att parkmiljöer påverkas upplevelsemässigt och när det gäller användbarhet dels under byggtiden men också permanent.
- Sidan 28-30 Kapitlet ”Miljö” känns ofärdigt. Kulturhistorian ovan mark slarvas bort i texten. Det nämns att de värdefulla miljöerna berörs, men inte på vilket sätt eller hur konsekvenserna kan hanteras. Parkanvändning/upplevelser, naturvärden, kulturhistoria osv. Möjligen borde kapitlet även beröra frågan om kompensationsåtgärder. Det stora park- och alléstråket vid Station Haga har ett namn – Kungsparken.

Göteborg den 21 augusti 2013

**GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE**

Anneli Hulthén

Karin Lange

Trafikverket  
[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

### ***Yttrande gällande kungörande och granskning av järnvägsplan för Västlänken***

---

Trafikverket har för yttrande översänt granskningshandling gällande järnvägsplan för Västlänken till Göteborgs stad. Syftet med granskningen är att se över hur tidigare synpunkter har hanterats.

Göteborgs stad är positiv till projekt Västlänken och till övervägande del överens med Trafikverket. Det finns ett antal frågor inför genomförandet som behöver lösas gemensamt. Staden är angelägen om att tillsammans med Trafikverket hitta lämpliga lösningar. De viktigaste frågorna gäller överdäckning vid Skansen Lejonet, rådighet över ytor med tillfällig nyttjanderätt, brandgasschakt och ljusschakt vid Station Haga, samt brandgasschakt och uppgång vid Renströmsparken. Regeringens beslut om tillåtlighet och stadens detaljplaneprocess är viktiga utgångspunkter. Utöver dessa frågor finns ytterligare synpunkter som rör stadens vidare arbete i samverkan med Trafikverket. Frågorna gäller medborgardialog, handlingsplaner, avtal, tillsyn och kontroll, samt tillgänglighet och framkomlighet.

Arbete pågår med ett genomförandeavtal som behöver vara klart innan detaljplan antas och järnvägsplanen kan fastställas. Staden förutsätter att Trafikverket ersätter staden enligt gällande ordning. Staden och Trafikverket är överens om att ha en gemensam organisation i genomförandet av Västlänken, formen för en sådan är under arbete.

#### ***Synpunkter på granskningshandlingen***

##### *Överdäckning Skansen Lejonet*

Skansen Lejonet och Gullberget har mycket höga kulturhistoriska värden och betydande värden som identitetsskapande plats för staden.

I Järnvägsplanens Gestaltningsprogram framgår att en öppen tunnel öster om Gullberget är negativt ur ett kulturmiljöperspektiv. Göteborgs stad anser att en överdäckning så långt österut som tekniskt möjligt är önskvärt för att minska negativ påverkan på kulturmiljövärdena i förhållande till Skansen Lejonet och Gullberget. En överdäckning möjliggör en positiv stadsutveckling på sikt och att Gullberget kan uppnå det rekreativa syfte som eftersträvas då bullerstörningar från Västlänken begränsas. Det är av avgörande betydelse att utformningen av tråget in i Gullberget och slänterna upp mot trågets väggar gestaltas med kulturmiljön som utgångspunkt. Det är även viktigt för att undvika att skapa en upplevd barriär.

I detaljplan för Västlänken har området i tråget beteckningen ”järnvägsändamål” vilket möjliggör en överdäckning. Göteborgs stad anser att Trafikverket bör finansiera överdäckning för att minimera skada på riksintresset för kulturmiljövård i enlighet med villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut.

### *Rådighet över ytor med tillfällig nyttjanderätt*

I första hand anser staden att Trafikverkets förslag till järnvägsplan i den del som avser Västlänkens anspråk på kommunal mark med tillfällig nyttjanderätt för byggnation av Västlänken inte ska fastställas. Järnvägsplanen kan godkännas om följande förändringar görs: Ytor med tillfällig nyttjanderätt, T2, T3, T4, T5, T6 och T7 fastställs inte. Dessa ytor behöver istället hanteras enligt särskilt upprättat avtal mellan Göteborgs stad och Trafikverket.

Om detta inte är möjligt menar stadsledningskontoret att det i andra hand behöver upprättas ett avtal mellan staden och Trafikverket som säkerställer att Göteborgs stad har rådighet över användningen av ytor med tillfällig nyttjanderätt och att Trafikverket tar alla de risker som är förenade med projekt Västlänken.

Motivering till ovanstående är enligt följande. Göteborgs stad befinner sig i en unik situation. En rad olika infrastruktur - och stadsbyggnadsprojekt som är angelägna för stadens fortsatta utveckling har anspråk på samma mark för genomförande av byggnation – och detta inom ett relativt sett begränsat område och under motsvarande tidsperiod. Hur framkomlighet och markanvändning löses i centrala delar av Göteborg kommer att få stora konsekvenser inte bara i det aktuella området utan effekterna kommer också att visa sig i andra delar av trafiksystemet. För att möjliggöra en samlad bedömning av hur användningen av mark kan optimeras utifrån olika projekts behov samt de olika transportslagens behov av framkomlighet, behövs ett nytt arbetssätt. Trafikkontoret, Trafikverket och Västtrafik har redan lagt grunden för detta nya arbetssätt genom bildandet av gruppen för samordning och koordinering, SAMKO, inom samverkan KomFram Göteborg.

Staden föreslår att SAMKO inom ramen för sitt uppdrag, hanterar uppkomna frågor om mark som tillfälligt kan behövas för att bygga Västlänken. Genom detta förfarande behöver inte tillfälliga nyttjanderätter redovisas i järnvägsplanen. Trafikverket och trafikkontoret har redan påbörjat arbetet med att se över Västlänkens anspråk på tillfällig nyttjanderätt inom ramen för SAMKO:s uppdrag.

Den mark som Trafikverket önskar ta i anspråk för genomförandet av Västlänken avser inte bara byggnation utan även ytor för etableringar, upplag och arbets- och transportvägar. Syftet är bland annat att säkra att Trafikverket har tillgång till mark, både vad avser den permanenta anläggningen och den mark som behövs tillfälligt för genomförandet av byggnationen.

Ytorna är sammantaget av betydande storlek och det är svårt att överblicka hur staden kommer att påverkas längs sträckan. Det är inte heller enkelt att avgöra hur stora ytor som berörs samtidigt under genomförandetiden, och när de tas i anspråk av byggorganisationen. Även om ytorna till största delen verkar handla om redan ianspråktagna områden kommer påverkan på staden och stadsutvecklingen att bli betydande. Därför är det angeläget att ytterligare förtydliga hur genomförandet påverkar allmänhet och stadsmiljö med avseende på till exempel buller- och trafikstörningar.

Även tidsaspekten för ytor med tillfällig nyttjanderätt behöver förtydligas ytterligare. Inom ytorna finns även exempelvis uppvuxna träd, fornlämningar och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som behöver hanteras. Andra kulturvärden såsom äldre gatstensbeläggningar, belysning och andra stadselement påverkas också.

I regeringens tillåtlighetsbeslut anger villkor 1 att lokalisering och utformning av Västlänken ska planeras och utföras så att negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsmiljön i övrigt, inklusive parker och grönområden, så långt möjligt begränsas.

#### *Brandgasschakt och ljusschakt vid Station Haga*

Kulturmiljön kring den planerade Station Haga har mycket höga värden och en helhetssyn på området är nödvändig i planeringen. Det är till stor del de kumulativa effekterna av många enskilda förändringar som ger de största negativa konsekvenserna i denna miljö. Särskilda lösningar kan krävas för att inte skada kulturmiljön och stadsrummet, samtidigt som man uppnår höga vistelsekvaliteter i det underjordiska stationsrummet.

#### Brandgasschakt

Göteborgs stad anser att föreslagen placering av brandgasschakt på Haga Kyrkoplan, i nordvästra hörnet av parken samt norr om befintlig transformatorstation, är olämplig på grund av negativ påverkan på parkmiljöns natur- och kulturhistoriska värden. Brandgasschakten begränsar även möjligheter att plantera nya träd. Göteborgs stad förordar därför placering på torget framför Smyrnakyrkan, så som det föreslås i detaljplanen för Västlänken, Station Haga med omgivning, samrådshandling 2014-09-30, samt ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken, granskningshandling 2014-11-25. Denna placering redovisas i järnvägsplanens planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning som alternativ 1, bortvalt främst med hänvisning till att den ligger utanför tillåtlighetskorridor. Avsteg från regeringens tillåtlighet kan sökas hos länsstyrelsen. I sitt samrådsyttrande från 2014-12-10 (samråd om detaljplan för Station Haga), ser länsstyrelsen positivt på Göteborgs stads avsikt att minimera ingreppen i Haga Kyrkoplan.

#### Ljusschakt

Göteborgs stad anser att föreslagen placering av ljusschakt på Haga Kyrkoplan, vid bergpåslaget i norra delen av Haga Kyrkoplan, är olämplig då de i sin nuvarande utformning, storlek och gestaltning innebär negativ påverkan på parkmiljöns natur- och kulturhistoriska värden. Ljusschakten tar även parkytor i anspråk vilket riskerar att påverka återplantering och återväxt av stora träd. Stor hänsyn behöver tas till omgivande parkmiljö och möjligheten till återplantering av träd i denna del av Kungsparken ska inte begränsas. Den i plankartan föreslagna ytan med servitutsrätt för ljusschaktet bör därför utgå. I det fortsatta gestaltungsarbetet återstår att ta fram den för platsen och den underjordiska stationen bästa helhetslösningen.

#### *Brandgasschakt och uppgång vid Renströmsparken*

Den västra entrén till Station Korsvägen är i järnvägsplanen placerad nära Renströmsparken som är kulturhistoriskt viktig och en välbesökt parkmiljö. Göteborgs stad anser att uppgång och ventilationsschakt behöver omlokaliseras och integreras med befintliga byggnader eller andra kommande projekt i närheten. Ett förslag på placering är längs gångstråket Fågelsången mot Götaplatsen. Placeringen skulle även öppna upp den slutna bebyggelsen längs stråket.

### *Station Centralen*

Tekniska anläggningar ovan mark behöver få en större flexibilitet avseende möjlig placering. Ett exempel är att det aktuella läget för det norra brandgasschaktet hamnar i en gata. Staden är angelägen om att medverka till lämpliga lösningar.

Tekniska anläggningar, bland annat tryckutjämningschakt och lanterniner i västra delen, och uppgångar behöver placeras så att de anpassas till detaljplanen för Station Centralen och kommande detaljplan för området norr om Nordstan. Ventilationstornen vid mittuppgången behöver integreras med mittuppgångens byggnad.

### *Värdefulla träd*

Uppvuxna träd kommer att påverkas vid flera punkter längs linjen. Utöver ekologiska, estetiska och sociala värden är träden viktiga för upplevelsen av stadens historiska djup. I Kungsparken, Nya Allén, Johannebergs landeri, Renströmsparken med flera platser finns värdefulla träd som påverkas. Vid Bergslagsbanans station, vid Haga, i Renströmsparken, vid landeriet Johanneberg och på Liseberg kommer kulturhistoriskt värdefulla träd att förloras. Det är viktigt att bevara så många träd som möjligt, och att ha en tydlig plan för områdenas återställande. Regeringen har i beslut om tillåtlighet, villkor 1, påtalat vikten av park- och naturmiljön. Målsättningen behöver vara att undvika eller begränsa skador, alltså att bevara värdefulla träd på plats eller flytta dem inom närområdet. De värden som försvagas behöver kompenseras.

Träden i staden, och i synnerhet äldre träd, är viktiga för såväl klimat, biologisk mångfald som för vår upplevelse av staden. I första hand ska träd som riskerar att påverkas så långt tekniskt möjligt bevaras på plats under hela genomförandetiden, i andra hand ska träden flyttas till annan växtplats i staden, i tredje hand ska träd som avverkas ersättas med likvärdiga träd. För att säkra de träd som växer i anslutning till korridoren ska kontinuerlig trädbesiktning utföras under en 10-års period efter Västlänkens genomförande.

Det är viktigt att säkerställa ett jorddjup om minst 2,0 meter ovan de delar av Västlänken där staden vill ha möjlighet att plantera träd efter Västlänkens färdigställande. Detta gäller exempelvis vid delar av Skansen Lejonet, Renströmsparken, parkmiljön kring Johannebergs Landeri och vid stationsläget vid Haga, i anknäytning till Kungsparken och Haga Kyrkoplan. På dessa platser ska möjligheten finnas att använda delar av ytan ovan Västlänken för ”100-års parker”, det vill säga parker ska kunna anläggas som stadigvarande parker och inte riskera att bli uppgrävda igen inom 100 år på grund av arbeten med tunneln eller liknande.

Inom ytor för tillfällig nyttjanderätt finns uppvuxna träd som behöver hanteras. Vid Station Centralen bör några träd inom områden markerade som tillfällig nyttjanderätt utelämnas från det markerade området. Gäller främst inom T2 03-10. Motsvarande lösning skulle kunna vara den bästa även för den stora almen inom T4 03-80.

### *Tillgänglighet till verkstäder*

Befintlig järnvägsbro över E6, öster om Gullberget, som servar kombiterminalen specifikt idag, kommer inte att trafikeras med tåg när Västlänken byggs. Bron bryts troligen 2017/2018. I samband med utbyggnaden av Olskroken bryts även befintlig vägkoppling till Jernhusens verkstäder och pumpanläggningarna för Tingstadstunneln

öster om E6. Frågan hanteras i järnvägsplan för Västlänken. Dock ingår det i detaljplan för Olskroken.

Lösningen för bilburet tillträde till verkstaden och så vidare planeras ske via Gullbergsvass och järnvägsbron som omvandlas. Detta kan skapa onödiga låsningar för stadsutvecklingen i Östra Gullbergsvass, varför en annan lösning öster om E6 är att föredra för Göteborgs stad. Trafikverket bör se över den möjligheten.

Euro Maints anläggning i Olskroken planeras att angöras via Kruthusgatan och Emirentias backe, inte via Minuthandelsgatan och Partihandelsgatan som idag. Skäl till detta är geometriska svårigheter att komma under Västlänken och över spår till Norra Bangården. Enligt uppgift planeras spåren till Göteborg Norra att tas bort. Då bör det studeras om det kan vara möjligt att bibehålla nuvarande anslutning planskilt från Västlänken. Det är inte önskvärt att få in mer lastbilstrafik än nödvändigt i Gullbergsvass. Detta krav innebär det sannolikt justering i plankarta 001.

### *Framtida stadsutveckling*

Västlänken kommer att påverka eller begränsa möjligheterna till stadsutveckling inom ett bredare område än vad som framgår av järnvägsplanen (ett bredare område än Trafikverket har för avsikt att lösa in och ersätta). Trafikverket bör därför redovisa hur nära Västlänken framtida bebyggelse kan placeras, utan att särskilda förstärkningsåtgärder behöver utföras. Staden har identifierat ett antal områden där detta kan vara aktuellt:

- Området från Skansen Lejonet och Gullbergsvass till Stora Hamnkanalen.
- Området runt Pusterviksplatsen och Rosenlundsplatsen. På ömse sidor av Rosenlundskanalen väster om Rosenlundsbron. Möjligheten ska finnas att den föreslagna entrén på Pusterviksplatsen på sikt integreras i en framtida bebyggelse på platsen.
- Området runt Korsvägen.
- Ett antal tekniska anläggningar ovan mark, såsom till exempel uppgångar, ljusschakt och ventilationsschakt, har placerats i lägen som motverkar eller försvårar pågående och kommande planläggning i staden. Det är redan märkbart att några av anläggningarnas placering enligt järnvägsplanen kommer i konflikt med Hisingsbron och framtida gator och spårvagnsområden vid till exempel Centralen och Korsvägen. Trafikverket och kommunen måste därför ha en fortsatt dialog om var anläggningarna ska placeras. Ett exempel är på Järnvägskarta redovisade lanterniner (inläpp av dagsljus till mezzaninplan och plattform) på Korsvägen, vars placering är i konflikt med spårvägens placering av spår på marken.
- Byggnation av Västlänken gör intrång på mark som är avsatt för utbyggnad av Universeum. Här krävs en teknisk lösning för att visa att den befintliga byggrätt som Västlänken passerar under kommer att kunna utnyttjas.



### *Parkering*

Mark som idag används för parkering behöver tas i anspråk för byggandet av tunneln. Tillfälliga eller permanenta parkeringslösningar behövs så att parkeringssituationen i staden är tillfredsställande under hela byggtiden. Dessutom finns behov av cykelparkeringar nära stationerna. Staden önskar medverka till en lämplig lösning.

### *Övrigt*

Station Haga och Korsvägen är i järnvägsplanen utformade som fyrspåriga stationer, men enligt planbeskrivningen avses de byggas i två etapper där den första etappen utgörs av tvåspåriga stationer. Det är viktigt att betona att den del av stationen som byggs i öppet schakt behöver vara utbyggt till fullkapacitet på en gång, för att undvika upprepade intrång i natur- och kulturmiljön.

Js8 (servitut för kvarlämning) begränsar utbyggnad av Universeum. Servitut är inom större delen av Korsvägen och inom Liseberg. Servituten försvårar och fördyrar därmed framtida exploatering, ledningsdragning och andra markarbeten. Göteborgs stad menar därför att servituten med beteckningen Js8 ska tas bort från järnvägsplanen.

Det är viktigt att Västlänken förbereds för framtida anslutningar norrut mot Hisingen (Bohusbanan) och söderut längs Säröleden mot Kungsbacka.

### ***Stadens vidare arbete i samverkan med Trafikverket***

Det finns frågor som inte direkt är kopplade till granskningen av järnvägsplanen, men som ändå är viktiga i det fortsatta arbetet. Nedan följer synpunkter avseende medborgardialog, handlingsplaner och program, avtal, tillsyn och kontroll, samt tillgänglighet och framkomlighet (KomFram Göteborg). Dessa frågor bör staden och Trafikverket hantera tillsammans.

### *Medborgardialog*

En framgångsfaktor i byggandet av Västlänken är kontakt med stadens invånare, dels för att kommunicera, dels för att informera. Det kan även finnas behov av att arbeta med att göra särskilda grupper hörda, till exempel barn och funktionsnedsatta. I järnvägsplanens sociala konsekvensanalys betonas vikten av proaktivt dialog- och samrådsarbete med boende och verksamma i det fortsatta arbetet med att bygga och planera stationerna. Det är något som staden välkomnar.

I det fortsatta arbetet med planering och utbyggnad av Västlänken är det angeläget att staden och Trafikverket har en dialog kring konsekvenser för boende och verksamma, så att information kan spridas i god tid och att åtgärder kan vidtas för att de som påverkas så långt möjligt ska kunna bedriva sin verksamhet. I dagsläget pågår även ett flertal detaljplaner med bostadsinnehåll som, om de hinner byggas innan Västlänken är klar, kommer att påverkas av byggarbetena. En samordning med till exempel informationsutbyte mellan projekten är nödvändig för att boendemiljön för de först inflyttade ska vara acceptabel.

Blir barn i skolor och förskolor påverkade av byggnationen i en alltför stor grad är det viktigt att lyssna in och ta deras synpunkter i beaktning under byggtiden. Det är också viktigt med attraktiv information och riktad pedagogik där barn och unga görs delaktiga i processen.

Under byggtiden behöver byggplatserna och områdena runtomkring vara tydligt och pedagogiskt utformade för att underlätta invånarnas vardag. Detta gäller särskilt äldre och funktionsnedsatta för att de ska kunna klara sig självständigt. Byggplatserna kan med fördel vara öppna för insyn för att skapa trygga miljöer. Tillfälliga utställningar kan skapas för att frambringa delaktighet och förståelse för byggprocessen. Att satsa särskilt på information om ett områdes historia och byggnationen där barn involveras är mycket positivt. Tillfälliga platser kan också användas för kulturevenemang av olika slag.

### *Handlingsplaner och program*

En rad handlingsplaner och program behöver tas fram bland annat utifrån villkoren i regeringens tillåtlighetsbeslut. Utöver de planer och program som nämns nedan kan flera tillkomma.

I enlighet med villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut behövs handlingsplaner för hur kulturhistoriskt värdefulla byggnader, miljöer, parkstrukturer, träd, gatuelement, kajkanter med mera ska hanteras vid anläggande av tunneln. I första hand ska påverkan minimeras och i andra hand behöver det finnas en plan för tillvaratagande, återuppförande och kompensation.

- Hantering av hur träd ska skyddas alternativt flyttas i samband med anläggandet. Vid Station Centralens östra uppgång tangeras det statliga byggnadsminnet Bergslagsbanans före detta stationsmiljö. Parkmiljön behöver stärkas och kommer att ha en än viktigare funktion som pausplats i den trafikdominerade miljön. På platsen finns rester från den tidigare stationsparken med kvarvarande uppvuxna träd utmed Nils Ericsonsgatan. Träden är mycket viktiga för förståelsen av det historiska sammanhanget i stationsmiljön. Vid Kungsparken, Nya Allén, Renströmsparken med flera platser finns också värdefulla träd.
- Återuppförande eller införlivande av lämningar i Hamnstråket med avseende på befästningsverken.
- Återställande av kanalkanten inom Kungsparken.
- Dels återställande av stenskodda kajkanter vid Fiskkajen, Pustervik och Sahlgrensgatan med ursprungliga material och metoder, dels återställande av anslutande ytor så att helhetsverkan i miljön blir så bra som möjligt.
- Hantering av hur fornlämningen vid Johannebergs landeripark skall hanteras och hur ingrepp i denna kan begränsas.
- Hantering av kulturmiljön i Liseberg.
- Användning av ytor med tillfällig nyttjanderätt.

I enlighet med villkor 2 i regeringens tillåtlighetsbeslut ska en plan upprättas för transporter och omhändertagande av berg- och jordmassor. Anläggningar med tillräckliga miljötillstånd och praktisk möjlighet att omhänderta massor behövs. Staden, Trafikverket och länsstyrelsen behöver samarbeta och tillsammans hitta möjligheter att återanvända massor och samtidigt minimera transportarbetet.

### *Avtal*

Många frågor regleras inte i järnvägsplanen utan behöver regleras i avtal och överenskommelser.

I november 2009 tog kommunfullmäktige beslut att teckna avtal kring Västsvenska paketet; "Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige". Västlänken ingår i denna infrastrukturens satsning. Enligt punkt 7 i avtalet ska de närmare detaljerna för varje projekt regleras i särskilda och skriftliga finansierings- och genomförandeaftal mellan berörda Medfinansierare. Finansierings- och genomförandeaftalen ska tydligt reglera bland annat det enskilda projektets syfte, omfattning och standard, tidplan, markupplåtelse, genomförandeformer, organisation och arbetsätt samt finansiering.

Utöver detta behöver ytterligare avtal och överenskommelser upprättas.

Överenskommelse bör tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs stad angående permanent och tillfälligt intrång på berörda fastigheter.

Ledningsomläggningar behöver regleras i avtal.

Hamnbolaget har en avsiktsförklaring med Trafikverket och Göteborgs stad om att Hamnbolaget ska ta hand om stora delar av de massor som blir över när järnvägstunneln Västlänken ska byggas för att bygga ut Göteborgs hamn, Ytterhamnarna. Hamnbolaget avser att ansöka om tillstånd enligt Miljöbalken för bland annat vattenverksamhet och hamnverksamhet i oktober 2015 för att under 2018 kunna ta emot överskottsmassor från bland annat Västsvenska paketet.

Det kan vara aktuellt med alternativa logistiklösningar för att minska framkomlighetsproblem då Renovas garage, tvätthall, fordonsverkstad med mera ligger i Gullbergsvass. Frågan kan behöva regleras i ett avtal.

Vald dragning av järnvägen innebär att två sporthallar försvinner, SJ-hallen samt Lisebergshallen. Förutsättningar för den verksamhet som finns i dessa hallar idag måste tillskapas på annat håll. Frågan kan behöva regleras i ett avtal.

Mark som idag används för parkering behöver tas i anspråk för byggandet av tunneln. Anordnandet av tillfälliga eller permanenta parkeringslösningar, så att parkeringssituationen i staden är tillfredsställande under hela byggtiden, kan behöva regleras i avtal.

I järnvägsplanen finns ett antal servitut med beteckningen "Js8 – kvarlämning", bland annat vid Rosenlund, Korsvägen och Liseberg. Enligt uppgift från Trafikverket avser detta sponttag med mera som behövs under byggtiden, men som sedan inte har någon funktion för järnvägsanläggningen. Servituten försvårar och fördyrar dock framtida exploatering, ledningsdragning och andra markarbeten för stadens del. Göteborgs stad menar därför att samtliga servitut med beteckningen Js8 ska tas bort från järnvägsplanen. Trafikverket bör istället försöka träffa frivilliga överenskommelser med berörda markägare, på de platser de vill lämna kvar anläggningar i marken.

### *Tillsyn och kontroll*

Staden är i flera fall tillsynsmyndighet för byggande och drift av järnvägstunneln. De mest svårhanterliga effekterna på miljö och hälsa kan till stor del sägas vara knutna till byggskedet och är berörda av regeringens beslut om tillåtlighet avseende främst villkor 1, 3 och 5. Följande frågor har uppmärksamats under granskningen som kommer att vara aktuella för stadens tillsynsutövning. Utöver dessa kan ytterligare frågor tillkomma.

Ett kontroll- och åtgärdsprogram för träd kommer att hantera frågor gällande hur många träd som slutligen helt tas bort och vilka som kommer att flyttas, hur och vart de ska flyttas.

Den påverkan på miljö och hälsa som sker under byggtiden är i de flesta fall övergående och avslutad då projektet är klart. Påverkan på stadens naturmiljöer kan däremot inte sägas ha en sådan tydlig övergående effekt även om viss återställning kommer att ske. Därför är viktiga frågor i det fortsatta arbetet hur Trafikverket ska minimera och kontrollera påverkan på omgivningen under byggtiden samt hur sådana naturvärden som försvinner kan kompenseras så att stadens biologiska mångfald inte påverkas negativt på lång sikt (se villkor 1). Stora delar av den påverkan projektet har på stadens biologiska mångfald kan sägas vara knutet till de träd som kommer att tas bort.

Påverkan av miljö och hälsa med anledning av tillfälliga trafikomläggningar (se villkor 3).

Tillsyn och kontroll behöver ske av ytor med tillfällig nyttjanderätt. Till exempel kan det vara aktuellt med miljötekniska markundersökningar före och efter användandet av ytorna för att bedöma dels risken för spridning av befintliga föroreningar som en följd av arbetena, dels för att kontrollera projektets eventuella påverkan på föroreningsnivåer (se villkor 3).

Överskottsmassorna behöver klassificeras.

Buller och utsläpp av luftföroreningar behöver kontrolleras i byggskedet då boende och verksamma nära byggarbetsplatserna påverkas.

Tillsyn och kontroll behöver ske vid arbeten i vattendrag, till exempel vid Gullbergsån. Arbeten ska ske vid för vattenlivet gynnsamma tillfällen, (se villkor 5).

Demonteringen av Rosenlundsbron kommer troligen att innebära ökad trafik på Vasabron. Vasabron är bärighetsutredd till BK3 (yttre körfälten) och tål inte ytterligare trafikintensitet utan förstärkningsåtgärd. Bärigheten behöver kontrolleras.

Tillsyn och kontroll rörande kulturhistoriskt värdefulla byggnader, fornlämningar, miljöer, parkstrukturer, träd, gatuelement, kajkanter med mera skall hanteras vid anläggande av tunneln, (se villkor 1).

### *KomFram Göteborg*

En viktig utgångspunkt för Göteborgs stad är att Göteborg även under den intensiva bygg- och stadsutvecklingsperioden ska vara en attraktiv och fungerande stad för boende, besökare och näringsliv. Det är viktigt att ha ett välfungerande vardagsliv och att kunna nå byggnader och platser.

Ledningsgruppen i Västsvenska Paketet beslöt under våren 2014 att bryta ut frågorna om framkomligheten under byggtiden och placera dessa i ett separat projekt som ägs gemensamt av Göteborgs stad, Västtrafik och Trafikverket – KomFram Göteborg. Arbetet i KomFram Göteborg påbörjades under hösten 2014 med syftet att vara den sammanhållande och pådrivande funktionen för att säkerställa god kvalitet samt samordning och koordinering av trafiken under den långa byggtiden.

Framkomligheten i centrala Göteborg kommer under flera år att vara begränsad till följd av en rad pågående byggprojekt. Dessa utgörs av infrastrukturprojekt inom Västsvenska paketet såsom Västlänken, Hisingsbron, E45 och Marieholmsförbindelserna, större

underhållsprojekt, infrastrukturprojekt inom Trafikverkets, Västrafiks och trafikkontorets ordinarie verksamhet samt exploateringsprojekt som Centralenområdet, Frihamnen, Ringön med mera.

Ett arbete med mål och prioriteringar under byggtiden har gjorts inom ramen för Västsvenska Paketet med den gemensamma utgångspunkten *”Det skall vara enkelt, trafiksäkert och pålitligt att nå sin destination under byggtiden”*. Parterna i paketet har gemensamt beslutat att följande mål ska upprätthållas eller förbättras under byggtiden:

- En attraktiv kollektivtrafik med god kapacitet
- Möjlighet till snabba, enkla och trygga gång- och cykelresor
- Kvaliteten för näringslivets transporter

Tillgängligheten för trafikanter och gods måste säkerställas under byggperioden, vilket ställer höga krav på samordning mellan projekten utifrån en gemensam bedömningsgrund. Valfungerande godstrafik i samband med hantering av berg- och jordmassor är en nödvändighet, se även villkor 2 i regeringens tillåtlighetsbeslut.

Några exempel som har uppmärksammats under granskningstiden är:

- Skeppsbron kommer under byggtiden att vara hårt belastad med transporter av massor. Förslaget visar en mynning för arbetstunnel i befintlig tunnelmynning vid Stora Badhusgatan. Arbetstunneln kommer att innebära en omfattande trafik med tunga transporter där massor från bergtunneln under Otterhällan till Station Haga kommer att passera via Skeppsbron och korsa kollektivtrafikstråk och frekventerade stråk för gång, cykel och övrig trafik.
- Kanaltorget och Packhusplatsen är välbesökta områden som kommer att påverkas under byggtiden. Tillgängligheten till dessa platser, samt Göta älv, behöver säkerställas.
- Det är angeläget att det även under byggtiden är möjligt att på ett enkelt och tryggt sätt nå Skansen Lejonet och Gullberget.
- Vid åtgärder i Götatunneln är det viktigt att hålla delar av tunneln öppen för trafik för att undvika att all trafik omdirigeras över byggplatsen på Skeppsbron.
- Möjligheten att ta sig från Svingeln till Gullbergskajen eller inom Olskroken (att ”korsa” E20) måste finnas både under entreprenadtiden och i den permanenta lösningen.

### *Bilaga 3a Inkomna synpunkter från stadens förvaltningar och bolag*

Ett informationsmöte anordnades den 17 december 2014 för stadens berörda förvaltningar och bolag i samband med kungörande och granskning av järnvägsplanen. Syftet med mötet var att belysa frågor kring granskningen. Trafikverket redovisade järnvägsplanen och svarade på frågor. Stadsbyggnadskontoret redovisade detaljplanen för Västlänken.

Förvaltningar och bolag har inkommit med tjänstemannayttranden, som inte har styrelse- eller nämndbehandlats. Dessa yttranden har legat till grund för stadsledningskontorets förslag till yttrande över järnvägsplanen, se bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Överlag är stadens förvaltningar och bolag positiva till Västlänken. Det finns dock ett antal frågor som behöver hanteras gemensamt av staden och Trafikverket.

#### ***Stadsdelsförvaltningen Centrum***

Förvaltningen tillstyrker järnvägsplanen med de synpunkter som framgår av förvaltningens överväganden. De synpunkter som framförs gäller främst genomförandetiden och är uppdelade i allmänna synpunkter, som gäller för hela järnvägens sträckning, och geografiskt anknutna synpunkter, som avser lokala förhållanden.

#### *Allmänna synpunkter*

Den sammanlagda byggtiden för järnvägen beräknas vara cirka 9 år. Byggandets påverkan på staden är tillfälliga i ett längre tidsperspektiv. För många barn kommer dock byggnationen att uppta den största delen av deras uppväxt, varför förvaltningen anser att stor omsorg behöver läggas kring hur stadens liv påverkas av olika åtgärder under byggtiden.

Åtgärder behöver vidtas när järnvägstunneln passerar Stora Hamnkanalen, Vallgraven och Mölndalsån för att hindra översvämningar vid skyfall och högvatten. Detta för att kringboende inte ska påverkas negativt.

Förvaltningen framför att det, de i järnvägsplanen redovisade ytorna med tillfällig nyttjanderätt, inte är helt enkelt att avgöra hur stora ytor som berörs samtidigt och när de tas i anspråk. Järnvägstunnelns sträckning berör stora delar av stadsdelsnämndens fysiska område och det har inte funnits utrymme att under granskningstiden fullt ut förstå i hur stor omfattning stadsmiljöerna verkligen kommer att påverkas.

Förvaltningen förespråkar en robust och bred organisation där Göteborgs stad deltar i planeringen av genomförandet av de åtgärder som påverkar stadsmiljön. Såväl berörda stadsdelsförvaltningar som social resursnämnd behöver vara representerade för att belysa det sociala perspektivet i stadsmiljön i samband med olika åtgärder. Specifika frågor kommer att förändras under byggtiden och behöver hanteras fortlöpande.

Det är viktigt att vid tillfälliga åtgärder beakta hur stadens delar hålls samman i både ett lokalt och hela staden-perspektiv.

Under byggtiden behöver omledning av alla trafikslag göras tydligt, överblickbart och väl upplyst. Barn som färdas på olika sätt till och från skola, hem och fritidsaktiviteter

är en extra utsatt grupp. Det är även viktigt med en tydlighet kring byggarbetsplatserna för äldre och funktionsnedsatta. Kopplingen för fotgängare och cyklister i såväl öst-västlig som nord-sydlig riktning behöver upprätthållas genom hela byggtiden vid alla arbetsområden. Vid planering av omledning av trafik och ändring i trafikföring behöver hänsyn tas till förskolor, skolor och boendemiljöer med avseende på luftföroreningar, buller och trafikmiljö. Att barn är känsligare för buller och luftföroreningar än vuxna behöver beaktas även vid förändrad trafikföring så att barns miljöer inte belastas mer än idag. Förskolor och lekplatser för små barn bör inte finnas där de elektromagnetiska fälten från järnvägsanläggningen kommer att bli högre än idag.

Under den långa byggtiden kommer nya förskolor och skolor att etableras och avvecklas inom arbetenas influensområde. Därför behövs kontinuerlig uppdatering så att planeringsunderlaget alltid ger förutsättningar för planering av skyddsåtgärder med mera.

En otrygg och osäker miljö runt byggnationen kan innebära en risk att föräldrar väljer att byta skola för sina barn. Då många elever i stadsdelens skolor kommer från andra delar av staden kan en försämrad skolväg bidra till att segregationen i Göteborg ökar.

#### *Geografiskt relaterade synpunkter*

Möjligheten att ta sig från Svingeln till Gullbergskajen eller inom Olskroken (att ”korsa” E20) behöver finnas både under och efter byggnation. Genom området kring Skansen Lejonet skär viktiga cykelvägar för bland annat arbetspendlande i öst-västlig riktning. Det är viktigt att åtgärder, tillfälliga och permanenta, som påverkar dessa stråk görs med den oskyddade trafikantens trygghet och framkomlighet i fokus.

Det är viktigt att säkerställa att boende och verksamma i Västra Nordstan under hela byggtiden kan nå Kanaltorget, Packhusplatsen och Göta älv, inte minst ur rekreationssynpunkt. Vidare behöver de boende på höjderna ömse sidor om Kungsgatan under hela byggtiden ha tydliga vägar ut från sina bostadsområden, inte minst är detta viktigt för gående och cyklister.

Förvaltningen efterlyser i förslaget beskrivningar av hur de grönytor som försvinner i Rosenlund och vid Station Haga kommer att kompenseras både under och efter byggtiden. Flera större tillägg i form av ljusschakt och brandgasschakt i parkytorna samt borttagning av stora träd, som ersätts med mindre, kommer att påverka vistelsekvaliteten i området runt Hagakyrkan.

Korsvägen är viktig som bytespunkt och målpunkt för många ensamresande barn i skolåldrarna både under skoltid och på fritiden. Förvaltningen anser att hållplatserna under genomförandetiden behöver vara genomtänkta och tillräckligt generöst tilltagna för att barnens trafikmiljö ska vara acceptabel.

Åtgärder runt Mölndalsån bör utföras så att stråket nedströms inte påverkas, eftersom det är ett viktigt rekreativstråk för närboende.

I dagsläget pågår ett flertal detaljplaner med bostadsinnehåll i närområdet vid Almedal som, om de hinner byggas innan Västlänken är klar, kommer att påverkas av byggarbetena. En samordning med till exempel informationsutbyte mellan projekten är nödvändig för att boendemiljön för de först inflyttade ska vara acceptabel.

### ***Stadsdelsförvaltningen Majorna-Linné***

Förvaltningen anser att järnvägsplanen till största delen är positiv för Göteborg och stadsdelen Majorna-Linné, och de tillstyrker järnvägsplanen. Det finns dock ett antal punkter som bör tas i beaktning.

Förvaltningen belyser Västlänkens sociala konsekvenser utifrån teman i stadens ramverk för social och barnkonsekvensanalys. Enligt analysen kommer Västlänken att fungera integrerande då fler personer kommer att röra sig mellan staden och regionen. Däremot förbättras inte kopplingen till Göteborgs ytterstadsområden. Vardagslivet för pendlare kommer att underlättas då de snabbare når sina mål. För boende runt Station Haga kan däremot fler människor innebära ökade störningar och trygghetsförändringar. Flera stora träd vid Station Haga kommer att försvinna och ersättas av mindre, vilket påverkar parkernas vistelsekvalitet och identitet. Trafikverket har dock goda förslag på hur olika skyddsåtgärder kan gestaltas för att vara attraktiva och skapa trygghet och intresse under byggtiden. Bristen på grönytor i denna del av staden påverkar barnens hälsa negativt och förslagen visar inte tillräckligt hur de grönytor som försvinner kommer att kompenseras.

Under byggtiden kommer vistelsekvaliteterna runt Station Haga att vara försämrade och boende i närheten kommer att påverkas av buller och luftföroreningar, främst från schakten men också från transporter och ökad trafik på omkringliggande gator då Sprängkullsgatan stängs av. Buller, föroreningar och ökad trafik på omkringliggande gator kommer även att påverka Haga Kyrkoplan och förskolan Lönnen i Samhällsvetenskapliga bibliotekets hus, som är viktiga ur ett barnperspektiv.

De barn som växer upp i närheten av Västlänken kommer att följa arbetet under en stor del av sin uppväxttid, vilket kommer att vara en del av deras identitet. Förvaltningen ser positivt på planerna att satsa särskilt på information om områdets historia och byggnationen där barn involveras.

Förvaltningen anser att ljus- och brandgasschakt inte bör placeras i parkmiljö vid Station Haga. Schakten tar stora parkytor i anspråk i en känslig kulturhistorisk miljö och riskerar att påverka återplantering och återväxt av stora träd. De bör istället placeras på torget utanför Smyrnakyrkan, vilket föreslås i detaljplan för Station Haga.

Förvaltningen delar Trafikverkets synpunkt att det är viktigt att Station Haga förses med ”ansvariga och närvarande aktörer” för att upplevas trygg. Kompensationsåtgärder behövs under byggtiden för Haga Kyrkoplan, då parken och lekparken påverkas negativt av buller och damm och den är en viktig utemiljö inte minst för barn. Förvaltningen välkomnar dialog- och samrådsarbete med boende och verksamma i det fortsatta arbetet.

### ***Stadsdelsförvaltningen Örgryte-Härlanda***

Förvaltningen vill framhålla vikten av goda kopplingar från stadsdelen Örgryte-Härlanda till Göteborgs centrum och Östra Göteborg.

Förvaltningen påpekar även att projektet kommer att pågå under nio års tid, vilket är en hel grundskoleutbildning för de som ska börja sin utbildning när byggnationen drar igång. Blir barnen i skolor påverkade av detta i en alltför stor grad är det viktigt att lyssna in och ta deras synpunkter i beaktning under byggtiden.



***Fastighetskontoret, park- och naturförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret***

***Tillgänglighet***

Det är viktigt att staden fungerar även under byggtiden. Detta framgår av kommunens yttrande till Trafikverket år 2013 och 2014 (Samrådshandling lägesrapport maj 2013 samt lägesrapport juni 2014). Under framtagandet av järnvägsplanen för Västlänken har samråd skett mellan Trafikverket och Göteborgs stad. I yttrandena understrykes bland annat att fotgängare och cyklister ska ha hög framkomlighet förbi byggschakten, gärna med flera alternativa vägar, att trygga och säkra passager för barn ska tillgodoses (och alla andra), samt att kollektivtrafiken ska upprätthållas.

Framkomligheten i centrala Göteborg kommer under flera år att vara begränsad till följd av en rad pågående byggprojekt. KomFram Göteborg är ett gemensamt projekt för Göteborgs Stad, Västtrafik och Trafikverket. Syftet är att vara den sammanhållande och pådrivande funktionen för att säkerställa god kvalitet samt samordning och koordinering av trafiken under den långa byggtiden.

Att tillgängligheten för trafikanter och gods måste säkerställas under byggperioden ställer höga krav på samordning mellan projekten utifrån en gemensam bedömningsgrund. Under genomförandet av de omfattande åtgärderna i infrastrukturen och stadsbyggnadsprojekten kommer situationen i centrala Göteborg att vara ansträngd då en rad olika projekt har anspråk på samma mark för bland annat anläggningsarbeten, trafikomläggningar och etableringsområden.

Trafikkontoret konstaterar att Göteborgs stad befinner sig i en unik situation. En rad olika infrastruktur- och stadsbyggnadsprojekt som är angelägna för stadens fortsatta utveckling har anspråk på samma mark för genomförandet av byggnationen – och detta inom ett relativt sett begränsat område och under motsvarande tidsperiod. Hur framkomlighet och markanvändning löses i centrala delar av Göteborg kommer att få stora konsekvenser, inte bara i det aktuella området utan även i andra delar av trafiksystemet. För att möjliggöra en samlad bedömning av hur användningen av mark kan optimeras utifrån olika projekts behov samt de olika transportslagens behov av framkomlighet, behövs ett nytt arbetssätt. Trafikkontoret, Trafikverket och Västtrafik har redan lagt grunden för detta nya arbetssätt genom bildandet av gruppen för samordning och koordinering, SAMKO.

För att belysa konsekvenserna av Västlänkens anspråk på mark med tillfällig nyttjanderätt har trafikkontoret valt att exemplifiera med Centralenområdet, där en rad olika infrastruktur- och bostadsbyggnadsprojekt kommer att mötas på en begränsad yta med början 2016 och framåt. Förutom Västlänken kommer bland annat även Hisingsbron, E 45, byggnation av Jernhusen och Regionens hus innebära omfattande tillfälliga markanspråk i samma geografiska område och under ungefär samma tidsspann som Västlänken.

Den omfattande byggnationen i Centralenområdet kommer att innebära att framkomligheten begränsas på det kommunala vägnätet - vilket i sin tur ställer stora krav på planering och samordning av trafiken då Centralenområdet är en knutpunkt för kollektivtrafiken liksom en nod för gång- och cykeltrafik, citydistribution samt en viktig målpunkt för biltrafiken. Området ska också fungera tillfredsställande utifrån de som lever, vistas och verkar i Centralenområdet med omnejd. Med de anspråk på tillfällig

nyttjanderätt som Västlänken ställt i förslaget till järnvägsplan visar trafikkontorets analys också att även angränsade områden till Centralenområdet kommer att påverkas. Markanspråken får konsekvenser för genomförandet av stadens projekt Skeppsbron liksom framkomligheten för framförallt gång och cykeltrafik i anslutning till Skeppsbroprojektet.

Av trafikkontorets analys framgår dessutom att om Västlänkens anspråk på tillfällig nyttjanderätt fastställs kan genomförandet av Hisingsbron påverkas. Göteborgs stad översände 2014-10-28 "Järnvägsplan för anläggning av spårväg på ny bro över Göta älv i Göteborgs kommun, Västra Götalands län" för fastställelseprövning hos Trafikverket. I den järnvägsplan som tagits fram för Hisingsbron har trafikkontoret inte inkluderat de kommunala ytor som projektet behöver ta i anspråk för byggnationen eller för tillfälliga trafikordningar. En stor del av dessa ytor har Västlänken anspråk på i förslaget till järnvägsplan för byggnation och för tillfälliga trafikomläggningar, vilket kan få omfattande konsekvenser för både Hisingsbron och Västlänken. Som exempel kan nämnas den yta som idag arrenderas och används till bensinstation och parkering strax norr om Nils Ericsonsterminalen, där Hisingsbroprojektet ansökt om exakt samma yta med tillfällig nyttjanderätt precis som Västlänken. Ett annat exempel är broramporna på befintlig Götaälvbro vid Nordstan där Västlänken är beroende av att Hisingsbroprojektet blir färdigställt.

Trafikkontorets slutsats utifrån analysen av Centralenområdet är att det, för att leva upp till olika verksamheters och intressenters krav liksom behovet av framkomlighet, kommer att krävas hög flexibilitet i hur och av vilken aktör marken tas i anspråk vid olika tidpunkter liksom stor lyhördhet för de olika projektens behov. Med de anspråk på tillfällig nyttjanderätt som Västlänken ställt i förslaget till järnvägsplan omöjliggörs ett sådant arbetssätt.

Kontoret föreslår att gruppen för samordning och koordinering (SAMKO) inom ramen för sitt uppdrag, hanterar uppkomna frågor om mark som tillfälligt kan behövas för att bygga Västlänken. Genom detta förfarande behöver inte tillfälliga nyttjanderätter redovisas i järnvägsplanen. Trafikverket och trafikkontoret har redan påbörjat arbetet med att se över Västlänkens anspråk på tillfällig nyttjanderätt inom ramen för SAMKO:s uppdrag.

### *Station Centralen*

Tekniska anläggningar ovan mark behöver få en större flexibilitet avseende möjlig placering då staden ännu inte är klara med stadsplaneringen i området. Läget för det norra brandgasschaktet behöver justeras till en plats som tas fram tillsammans med staden då det aktuella läget hamnar i en gata.

Js4 och Js7, ytor för Räddningstjänsten, bör hanteras på ett annat sätt än med servitut, där de ligger på allmän plats, tills det mest fördelaktiga läget är utrett.

Några träd inom områdena markerade som tillfällig nyttjanderätt bör utelämnas från det markerade området. Detta gäller främst inom T2 03-10. Motsvarande lösning skulle kunna vara den bästa även för den stora almen inom T4 03-80.

De parkeringar som tas i anspråk under byggtiden behöver vid behov ersättas med motsvarande funktion i närområdet.

### *Station Haga*

Den föreslagna placeringen av brandgasschakt på Haga Kyrkoplan, i nordvästra hörnet av parken samt norr om befintlig transformatorstation, är olämplig på grund av stor negativ påverkan på parkmiljöns natur- och kulturhistoriska värden. Istället förordas placering av brandgasschakt på torget framför Smyrnakyrkan, så som det föreslås i detaljplanen för Västlänken, Station Haga med omgivning, samrådshandling 2014-09-30, samt ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken, granskningshandling 2014-11-25. Denna placering valdes bort i järnvägsplanen med hänvisning till att den ligger utanför tillåtlighetskorrideren. Avsteg från regeringens tillåtlighet kan dock sökas hos länsstyrelsen.

Ljusschakt, som i järnvägsplanen föreslås placeras vid bergpåslaget i norra delen av Haga Kyrkoplan, bör utgå ur berörda kartor, illustrationer, sektioner och järnvägsplanehandlingar innan järnvägsplanen fastställs. Detta för att schakten i sin nuvarande utformning, storlek och gestaltning har stor negativ påverkan på parkmiljöns natur- och kulturhistoriska värden och begränsar möjligheter att plantera nya träd.

De föreslagna ytorna med servitutsrätt som föreslås i plankartor ska så långt som möjligt begränsas både i plan och i höjd.

Förvaltningarna instämmer i de i gestaltningsprogrammet redovisade grundläggande gestaltungsprinciperna för stationen och ambitionen att dessa förvaltas i de kommande skedena. Det är viktigt med fortsatt nära samarbete kring hur den visuella kontakten med markytan och dagsljuskontakt placeras och utformas, så att negativ påverkan på kultur- och parkmiljön, i synnerhet Haga Kyrkoplan, undviks.

Det är viktigt att den i gestaltningsprogrammet redovisade skissen på en möjlig cykelparkering under mark vidareutvecklas i nära samarbete med Göteborgs stad i det fortsatta arbetet med utformning av stationen.

På ömse sidor av Rosenlunskanalen väster om Rosenlundsbron behöver tunnelkonstruktion och grundläggning anpassas så att byggnation på och i anslutning till tunneln inte omöjliggörs. Möjligheten att den föreslagna entrén på Pusterviksplatsen på sikt integreras i en framtida bebyggelse på platsen bör inte inskränkas av att föreslagna ytor under mark tas i anspråk till skyddszon med äganderätt eller servitutsrätt. Likaså behövs framtida handlingsfrihet för nedgräv spårväg i Alléstråket genom erforderlig förstärkning i grundläggningen och tunnelkonstruktionen.

Stationen är i järnvägsplanen utformad som fyrspårig station, men enligt planbeskrivningen avses den byggas i två etapper där den första etappen utgörs av en tvåspårig station i det västra tunnelröret. Det är viktigt att betona att delen av stationen som byggs i öppet schakt behöver vara utbyggt till fullkapacitet på en gång, för att undvika upprepade intrång i den känsliga natur- och kulturmiljön.

### *Station Korsvägen*

I planbeskrivningen står: "Förslaget ger också utrymme för den underjordiska trafiktunnel som Göteborgs Stad planerar." På plankarta är marken för vägtunnel vid Korsvägen inte redovisad. Underjordisk mark som är tänkt för trafiktunnel är redovisad som "Ny järnvägsmark med äganderätt/järnvägsmark med äganderätt 3D-fastighet" och skulle ägas av Trafikverket. Plankartan bör justeras så att en eventuell trafiktunnel samordnas med Västlänken och inte omöjliggörs.

Det är önskvärt att läget för uppgången vid Renströmsparken omlokaliseras och integreras med befintliga byggnader eller andra kommande projekt i närheten.

Ljusschaktens placering på Korsvägen är i konflikt med spårvägens placering av spår på marken, varför schakten bör flyttas så att de inte omöjliggör utbyggnad av vägar, gång- och cykelvägar och spår för kollektivtrafik på marken.

Storlek (höjd och yta) på uppgångarna i mitten och i öster bör anpassas till platsens förutsättningar för stadens kollektivtrafik och vara inom allmän plats för spår/busstorg.

Järnvägsplanen redovisar ingen uppgång vid Svenska Mässan och mot Johannebergs Landeri.

Båda dessa uppgångar är önskvärda och bedöms som möjliga. I detaljplan för Station Korsvägen finns möjlighet för en uppgång mot Johannebergs Landeri på Korsvägens västra sida och inom föreslagen kvartersmark.

Tillfällig nyttjanderätt på Korsvägen upptar hela trafikområdet och gör att alla slags trafik får mindre utrymme. Diskussion mellan Trafikverket och trafikkontoret är nödvändigt för att hitta gemensam lösning både för byggnation av Västlänken samt trafikering på Korsvägen.

Js8 (servitut för kvarlämning) är inom större delen av Korsvägen och inom Liseberg. Servitutet begränsar utbyggnad av Universeum och försvårar och fördröjer framtida exploatering, ledningsdragnings- och andra markarbeten, varför Js8 bör tas bort från järnvägsplanen.

Stationen är i järnvägsplanen utformad som fyrspårsstation, men enligt planbeskrivningen avses den byggas i två etapper där den första etappen utgörs av en tvåspårsstation. Det är viktigt att betona att delen av stationen som byggs i öppet schakt behöver vara utbyggt till fullkapacitet på en gång, för att undvika störningar i gång-, cykel- och kollektivtrafiken.

Järnvägsplanen ska inte omöjliggöra en tunnel mot Götaplatsen.

#### *Övriga synpunkter*

Vad gäller masshantering anser förvaltningarna att det är viktigt att Göteborgs stad och Trafikverket fortsätter samarbetet och att man arbetar tillsammans med att i möjligaste mån återanvända massor och samtidigt minimera transportarbetet.

Åtgärder för att minska påverkan på riksintressen för kulturmiljö bör genomföras, till exempel överdäckning öster om Skansen Lejonet, placering av brandgasschakt vid Haga Kyrkoplän och påverkan på Johannebergs Landeri med park.

Fastighetskontoret förutsätter att samtliga tillfälliga och permanenta intrång som Trafikverket gör på kommunal mark, i samband med utbyggnaden av Västlänken, ersätts enligt gällande ordning. Samtliga torg-, lek- och parkmiljöer som påverkas av projektet ska iordningställas med en kvalitet som minst motsvarar de kvaliteter och värden som går förlorade. Särskilt stor hänsyn till befintliga kvaliteter och värden krävs vid Haga Kyrkoplän och Kungsparken.

Fastighetskontoret förutsätter att Trafikverket ordnar nya tillfälliga eller permanenta parkeringslösningar, så att parkeringssituationen i staden är tillfredsställande under hela byggtiden.

Tunnelkonstruktionen förutsätts grundläggas och dimensioneras med hänsyn till den exploatering som planeras vid stationslägena och pågående planarbeten.

Göteborgs stad och Trafikverket behöver ha en fortsatt dialog om var de tekniska anläggningarna ska placeras så att de inte motverkar eller försvårar pågående eller kommande planläggning i staden. Fastighetskontoret kan redan nu se att några av anläggningarnas placering enligt järnvägsplanen kommer i konflikt med Hisingsbron och framtida gator och spårvagnsområden vid till exempel Centralen och Korsvägen.

Gestaltning och utformning av anläggningar ovan mark ska ske tillsammans med staden då detta påverkar stadsmiljö och stadsbild. Detta gäller både bebyggelse och utformning av allmänna platser. Reglering av kostnader kan ske i avtal.

Servituten Js6 och Js8 ligger utanför det område som detaljplaneläggs för Västlänken. Risk finns att servitutsbildning inte är möjlig då de kan strida mot gällande detaljplaner. I järnvägsplanen finns ett antal servitut med beteckningen ”Js8 – kvarlämning”, bland andra vid Rosenlund, Korsvägen och Liseberg. Då dessa servitut kommer att försvåra och fördyra framtida exploatering, ledningsdragning och andra markarbeten förespråkas, istället för servitut, att Trafikverket försöker träffa frivilliga överenskommelser med berörda markägare för de platser de vill lämna kvar anläggningar i mark.

Ytor med tillfällig nyttjanderätt som tas i anspråk för byggnation och trafikanordningar behöver minskas, justeras och utformas i nära samarbete med Göteborgs stad. Detta för att möjliggöra stadens samordning av andra projekt och dess tillfälliga markanspråk i samma områden som Västlänken, till exempel Hisingsbro- och Götaleden-projekten.

Träd som riskerar att påverkas utmed järnvägskorridoren ska i första hand så långt tekniskt möjligt bevaras på plats under hela genomförandetiden, i andra hand flyttas till annan växtplats i staden, och i tredje hand avverkas och ersättas med likvärdiga träd. För att säkra de träd som växer i anslutning till korridoren ska kontinuerlig trädbesiktning utföras under en 10-årsperiod efter Västlänkens genomförande. Det är viktigt att säkerställa ett jorddjup om minst 2,0 meter ovan de delar av Västlänken där staden vill ha möjlighet att plantera träd efter Västlänkens färdigställande. Detta gäller exempelvis vid delar av Skansen Lejonet, Renströmsparken, parkmiljön kring Johannebergs Landeri och vid Station Haga, i anknytning till Kungsparken och Haga Kyrkoplan. Delar av ytan ovan Västlänken ska kunna användas till att anlägga stadigvarande parker som inte riskerar att bli uppgrävda igen inom 100 år på grund av arbeten med tunneln eller liknande.

Det finns en rad olika genomförandefrågor att beakta i det fortsatta arbetet. När det gäller byggnadsverk kan exempelvis den planerade omgrävningen av Gullbergsån nämnas. Omgrävningen innebär att korta kulverten för Gullbergsån. Kulverten har sätts i norra änden för att kunna skydda Gullbergsån från höga vattennivåer i Sävån och havet. Denna funktionalitet måste återskapas efter omdragning av åfåran. Trafikkontoret önskar även samråd kring eventuell utveckling av denna funktionalitet i form av hydrauliskt/elektriskt manövrerade dammluckor.

### ***Kulturförvaltningen***

Av stor betydelse är område av riksintresse för kulturmiljövården, fast fornlämning, byggnadsminnen samt områden som ingår i stadens bevarandeprogram för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

De största negativa konsekvenserna av järnvägsanläggningen kommer att röra:

- Gullberg med Skansen Lejonet
- Fornlämningen efter befästningen under mark, från Centralen till Haga
- Miljön runt planerade Haga station i synnerhet Kungsparken
- Renströmsparken
- Johannebergs Landeri med parkmiljö
- Liseberg, miljöer från Göteborgsutställningen 1923

I driftskedet kvarstår påverkan för fornlämningen under mark samt Gullberg.

#### *Begränsning av skador på kulturmiljön*

Påverkan av järnvägsanläggningen kommer att finnas på många ställen i staden om inte kompensationsåtgärder och långtgående anpassningar görs. Tekniska installationer som syns ovan mark behöver anpassas och utformas så de tillför något i de miljöer där de placeras.

Riksintresset för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse berörs utmed sträckningen.

Konkreta handlingsplaner behövs för hantering av kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Detta saknas i dokumentet Byggbeskrivning . I Handlingsprogram för tillvaratagande av kulturmiljö saknas en bilaga för kulturmiljöer som kommer att skadas, med förslag på åtgärder. I handlingsplan för byggnader saknas en systematik och konkretisering för hur uppföljning, samordning och kontroll.

Skador på kulturmiljövärden ska minimeras i enlighet med villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut för Västlänken. Kulturförvaltningen menar att där skador inte kan undvikas ska de värdebärare som försvagas stärkas samt att kompensation ska ske där negativa konsekvenser inte kan undvikas. Detta gäller även utanför tunnelområdet, utifrån ett helhetsperspektiv.

#### *Fornlämningar*

Ingrepp i befästningarna ska vara prioriterade. Det behövs en plan för hantering av tidigare okända lämningar. Kritiska punkter är sträckan där tunneln passerar nära inpå eller rakt igenom lämningar efter fästningen Göteborg.

#### *Uppvuxna träd*

Byggbeskrivning behöver kompletteras med skyddsåtgärder för träd. Skador på träd bör undvikas, försvagade värden behöver stärkas och i sista hand kompensationsåtgärder vidtas.

#### *Ytor med tillfällig nyttjanderätt*

Ytorna är av betydande storlek och det är svårt att överblicka hur befintliga kulturmiljövärden riskerar att påverkas. Träd, fornlämningar, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse finns inom ytorna. Det kan även finnas andra kulturvärden. Frågan bör hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen, Handlingsprogrammet för tillvaratagande av kulturmiljö och i gestaltungsarbetet.

### *Uppgångar och tekniska installationer*

Generellt sett bör det ställas höga krav på platsanpassning och kvalitet på tillkommande byggnadskroppar och tekniska installationer. De behöver förhålla sig till den kulturhistoriska miljön. Stationsuppgångar behöver hållas nere i volym. Installationer behöver platsanpassas med konstnärlig gestaltning. Planerade servicetunnlar vid Södra Vägen riskerar att skapa ett fragmentiserat rum.

### *Konsten i Västlänken*

En miljö med konst gjord för platsen signalerar långsiktighet, kvalitet och djup samt trygghet och omsorg om platsen. Konsten behöver vara en integrerad del både i arbetsprocessen och i det byggda resultatet.

### *Barnperspektiv*

I samrådshandlingen saknas det handlingsplaner för hur arbetet med barns behov ska gå till. Den långa byggtiden gör att skolvägar, lekmiljöer och liknande påverkas stort. En strategi behövs som hanterar detta. Barn och unga behöver göras delaktiga i processen.

### *Skansen Lejonet*

Kulturmiljön kring den planerade Station Haga har mycket höga värden och är den miljö som är svårast att kombinera med de krav som ställs på Västlänkens etablering. Ytan med tillfällig nyttjanderätt vid T4 02-20 är inom fornlämningsområde för Gullberg/Skansen Lejonet, vilket järnvägsplanen måste ta hänsyn till.

### *Hamnstråket, Centralen till Haga.*

Delar av befästningslämningar efter fästningsstaden kommer att grävas bort eller på annat sätt påverkas negativt. Mellan Lilla Bommen och Stora Hamnkanalen är det ännu inte helt utrett på vilket sätt befästningslämningarna och Masthuggshamnen påverkas negativt. I linje med regeringens tillåtlighetsbeslut villkor 1 är det av största vikt att skador absorberas och att arbetsföretaget utformas med syfte att värna lämningarna. Vid gestaltning av området bör stor hänsyn tas till lämningarna efter befästningsverk som bastioner, kurtiner samt sänkverk. Den befästa staden måste återigen bli läsbar i denna del av riksintresset Göteborg.

### *Haga/Kungsparken*

Kulturmiljön runt den planerade Station Haga har mycket höga värden. En helhetssyn på området är nödvändig i planeringen. Det är till stor del de kumulativa effekterna av många enskilda förändringar som ger de största negativa konsekvenserna i denna miljö. Extraordinära lösningar krävs för att inte skada och fragmentisera kulturmiljön och stadsrummet. Viktiga frågor är bland annat tekniska installationer samt värdefulla träd. Byggbeskrivningen behöver kompletteras med hur träd ska bevaras på plats avseende slänten mellan Hagakyrkan och Parkgatan samt hur tunnelbygget ska ske från Parkgatan fram till bergpåslaget. Komplettering behövs också avseende träd som ska bevaras på plats samt beskrivning av hur träd ska flyttas.

### *Johannebergs landeri*

Johannebergs landeri är en del av riksintresset och parken är även en fornlämning. Byggnaden, parken och fornlämningen bör skyddas och stärkas för att mildra konsekvenserna. Stora skador åsamkas genom att fornlämningen tas bort och att

bebyggelsemiljön tappar i autenticitet genom att grundmur med mera avlägsnas i samband med att landeriet växlas av. Stora delar av parken kommer att schaktas bort i samband med att Station Korsvägen anläggs vilket innebär en oåterkallelig åtgärd där höga kulturvärden försvinner. Byggbeskrivningen bör kompletteras med en plan på hur landeriet ska hanteras samt hur landeriparken ska återställas utifrån de historiska strukturerna.

#### *Renströmsparken*

Renströmsparken är tillsammans med de äldre byggnaderna på Liseberg ett viktigt spår efter jubileumsutställningen 1923. Stationsuppgången bör samordnas med befintlig bebyggelse längs gångstråket Fågelsången mot Götaplatsen och anpassas avseende utformning och placering. Byggbeskrivningen behöver kompletteras med en handlingsplan för flytt och återplantering av vuxna träd. Tekniska installationer ovan mark bör placeras med stor hänsyn till parkmiljön och utformas som tillskott i stadsrummet, hellre med en placering utmed Fågelsången än i parkmiljön vid Näckrosdammen.

#### *Liseberg*

Liseberg, med kvarvarande strukturer och äldre bebyggelse, utgör tillsammans med Renströmsparken ett viktigt spår efter jubileumsutställningen 1923. Här finns också äldre bevarade karaktärsdrag och bebyggelse från landeriet Liseberg från slutet av 1700-talet. Delar av den mest ursprungliga delen i norra delen av Liseberg kommer att påverkas genom schaktning avseende uppvuxna träd, strukturer vid Spegeldammen och bevarad bebyggelse. Vissa byggnader kommer att tas ned. Återställande bör även omfatta att Huvudrestaurangens fasad mot Spegeldammen återuppförs samt att miljön kring Spegeldammen återskapas. Uppvuxna träd behöver bevaras och träd skyddas. Det behövs en handlingsplan för hur kulturmiljön ska tas omhand, hur skador ska i första hand minimeras och i andra hand hur förluster kompenseras.

Vid Almedal finns kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Det bör förtydligas hur kulturmiljön berörs, både av etableringsytor eller av åtgärder av Almedalsvägen och Gamla Almedalsvägen.

#### ***Idrotts- och föreningsförvaltningen***

Förvaltningen har inga synpunkter gällande utformning och dragning av järnvägen eller placering av tågstationer. Däremot anser förvaltningen att förutsättningar för den verksamhet som finns i SJ-hallen och Lisebergshallen måste tillskapas på annat håll då hallarna försvinner i samband med den valda dragningen av järnvägen.

Det är väsentligt att flertalet viktiga arrangemang som sker i staden varje år, såsom Gothia Cup, Partille Cup, Göteborgsvarvet med mera, finns med i den produktionsplanering som sker inför upphandling av entreprenörer så att de kan genomföras under byggtiden av Västlänken. Förvaltningen delger gärna information kring detta. Utöver de årliga arrangemangen kommer ytterligare förfrågningar. För att kunna hitta de bästa lösningarna är det viktigt att förvaltningen får kontinuerlig information kring arbetena i staden.



## ***Miljöförvaltningen***

### *Inledande synpunkter*

Sammanfattningsvis anser miljöförvaltningen att arbetet för att begränsa miljöeffekterna av projektet framstår som ambitiöst och de försiktighetsmått som presenteras i järnvägsplanen är bra och väl motiverade. De mest svårhanterliga effekterna på miljö och hälsa kan till stor del sägas vara knutna till byggskedet, hur Trafikverket ska minimera och kontrollera påverkan på omgivningen under byggtiden är en viktig fråga. Eftersom projektet är mycket komplext och har omfattande påverkan på miljö och hälsa samtidigt som det kommer att påverka sin omgivning under relativt lång tid, förespråkar förvaltningen att Trafikverket ansöker om frivilligt miljötillstånd inom ramen för den miljöprovning som ska ske för vattenverksamheten.

### *Tillfälliga trafikomläggningar*

Omläggning av trafiken under byggtiden kommer att leda till ändrade nivåer på buller- och luftföroreningar, en av de viktigare åtgärderna är att arbeta aktivt med att fördelningen av trafiken sker på sådant sätt att minimal påverkan på hälsa och miljö sker. Som tillsynsmyndighet önskar miljöförvaltningen att delta och lämna synpunkter i planeringsprocessen för tillfälliga trafikomläggningar.

### *Ytor med tillfällig nyttjanderätt*

I sin tillsynsroll önskar miljöförvaltningen att bli involverade vid bedömningen av vilka kompletterande utredningar som behövs vid den slutliga utformningen och val av skyddsåtgärder vid ytor med tillfällig nyttjanderätt som tas i anspråk under byggtiden. Det kan även bli aktuellt med miljötekniska markundersökningar. Förvaltningen anser att det område som Trafikverket angett som tänkbart område för mellanlagring av berg- och jordmassor längs med Kruthusgatan, bör avsättas för ytor med tillfällig nyttjanderätt i järnvägsplanen. Trafikverket behöver fortsätta att utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av att etablera ett mellanlager i syfte att minimera miljö- och hälsopåverkan från hanteringen av berg- och jordmassor i byggskedet. Omfattningen av ytorna för tillfällig nyttjanderätt, framförallt runt schakter och tunnelmynningar, bör bli tillräckligt stora för att kunna utföra bullerskyddande åtgärder.

### *Ytvatten*

Grumlande arbeten bör förläggas till tider på året då effekterna därav är minst.

### *Biologisk mångfald*

För att minimera den totala påverkan på stadens biologiska mångfald anser miljöförvaltningen att kompensationsåtgärder behöver utredas vidare. Det kan vara rimligt att överväga kompenserande åtgärder även utanför närområdet, till exempel för Hagastationen. Även förebyggande åtgärder bör utredas, till exempel mulmholkar för vedlevande insekter. Miljöförvaltningen lyfter att den påverkan projektet har på stadens biologiska mångfald främst är knutet till de träd som kommer att tas bort. Förvaltningen ser positivt på att frågan om vilka som kommer att tas bort, flyttas och så vidare kommer att hanteras i ett kontroll- och åtgärdsprogram för träd. Vidare anser förvaltningen att eftersom insekter är en viktig del i äldre träds naturvärden bör naturmiljöinventeringen kompletteras med en insektsinventering. Med anledning av att det pågår flera stora infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt behöver staden och

Trafikverket gemensamt se över de kumulativa effekterna av hur dessa påverkar den biologiska mångfalden, både negativt och positivt. Förvaltningen lyfter möjligheten att i de områden som idag är verksamhetsområden, i framtiden stärka den biologiska mångfalden.

### ***Kretslopp och vatten***

Kretslopp och vatten behöver säkerställa att byggarbetet (till exempel upplag och vibrationer) inklusive servicetunnlar inte skadar eller hindrar åtkomsten till ledningsnätet. En riskanalys behöver sammanställas för att skydda allmänna VA-anläggningar. Förvaltningen planerar att hantera denna fråga i dialog med Trafikverkets ledningsomställningsgrupp där övrig ledningsflytt behandlas.

### ***Renova***

Renova ser att de utifrån sitt kompetensområde kan bidra vid planering och hantering av avfall och massor från byggnationen. De lyfter att de vill diskutera detaljerade planer med kommunen och Trafikverket för att lösa framkomlighetsproblem. Det kan exempelvis vara att minimera störningarna i avfallshanteringen hos kunderna och att säkra framkomlighet till och från behandlingsanläggningar. Risken finns att framkomlighetsproblem leder till ökade kostnader och att detta behöver regleras tillsammans med ansvariga. Det kan exempelvis vara aktuellt med alternativa logistiklösningar för att minska framkomlighetsproblem då Renovas garage, tvätthall, fordonsverkstad med mera ligger i Gullbergsvass.

### ***Lokalförvaltningen***

Lokalförvaltningen vill uppmärksamma på följande risker med byggandet av järnvägen och dess stationer:

- Störande trafik och svårigheter för framkomlighet till boenden, skolor och förskolor i närheten av byggnationen. Detta måste utredas inte minst ur räddningstjänstens möjlighet till framkomlighet och insatstider.
- Störande vibrationer, buller och luftföroreningar.
- Elektriska installationer som transformatorstationer och liknande skapar elektriska fält och magnetfält som ger upphov till risker och olägenheter för de som vistas i lokaler som lokalförvaltningen förvaltar och kommer att förvalta i de centrala delar av staden som kommer att påverkas.

### ***Älvstranden Utveckling AB***

#### ***Inledande synpunkter***

Älvstranden Utveckling AB (Älvstranden) ställer sig positiva till förslaget som är i enlighet med Vision Älvstaden. Älvstranden framför att det är angeläget att hitta bra samarbetsformer för att möjliggöra bästa möjliga stadsutveckling parallellt med bebyggandet av tunneln.

#### ***Ytor med tillfällig nyttjanderätt***

Förslaget redovisar vilka ytor som tillfälligt måste nyttjas under byggandet av Västlänken. Älvstranden påpekar att det tillfälliga nyttjandet är så pass omfattande till ytan att påverkan i staden och på stadsutvecklingen blir betydande. Bolaget anser därför

att det är angeläget att ytterligare förtydliga och informera om hur och på vilket sätt redovisade ytor planeras att nyttjas och hur genomförandet påverkar allmänhet och stadsmiljö med avseende på till exempel buller- och trafikstörningar. Tidsaspekten för det tillfälliga nyttjandet behöver förtydligas. Älvstranden lyfter att det krävs ett intensivt samarbete mellan staden och Trafikverket för att minimera påverkan för allmänheten och anser att en representativ arbetsgrupp behöver bildas. Gruppens syfte ska vara att under genomförandetiden lyfta och lösa uppkomna genomförande frågor och situationer.

#### *Sträcka Gullbergsvass (bron över E6 – Centralen)*

Älvstranden poängterar att det är viktigt att det fortsatta arbetet med planering av Västlänken ger möjlighet för kommande stadsutveckling i Gullbergsvass, såväl ovan som intill tunnelanläggningen. Vidare är det angeläget att anläggningar (serviceschakt med tillhörande byggnader) utformas med möjlighet att integreras i kommande stadsbebyggelse. För att Gullberget ska kunna uppnå det rekreativa syfte som eftersträvas och av hänsyn till platsens kulturhistoriska värde måste bullerstörningar från Västlänken begränsas. Bolaget anser att det även är av avgörande betydelse att utformningen av träget in i Gullberget och slänterna upp mot trägets väggar gestaltas med kulturmiljön som utgångspunkt och på ett sådant sätt att barn fritt och utan fara kan använda området.

#### *Sträcka Södra Älvstranden (Operan – residenset samt Skeppsbron)*

Även här är det angeläget att anläggningar (serviceschakt med tillhörande byggnader) utformas med möjlighet att integreras i kommande stadsbebyggelse. Vid åtgärder i Götatunneln är det viktigt att hålla delar av tunneln öppen för trafik för att undvika att all trafik omdirigeras över byggplatsen på Skeppsbron. Under byggtiden måste en tät kontakt hållas med företrädare för Skeppsbroprojektet och Trafikverket för att skapa goda förutsättningar för att genomdriva båda projekten. Det är viktigt att hitta sätt att säkra tillfarten till den planerade parkeringsanläggningen.

#### *Sociala aspekter*

Det är väsentligt att utformningen av Station Haga får en väl fungerande utformning och funktion. Cykelparkeringen nära stationen är viktig, likaså den sociala konsekvensanalysens identifierade brist avseende bemanning i stationen behöver omhändertas. Detta för att säkerställa ambitionen om att Masthuggskajen/Skeppsbrons besökare och boende ska resa på ett tryggt och hållbart sätt.

#### *Markägarfrågor*

Älvstranden framför att det bör tecknas en överenskommelse mellan Trafikverket och Älvstranden angående permanent och tillfälligt intrång på berörda fastigheter. Det är angeläget med en tät dialog kring konsekvenser för hyresgäster i syfte att i god tid kunna informera och vidta åtgärder så att de så långt som möjligt ska kunna bedriva verksamhet.

#### *Egnahemsbolaget*

Bolaget har inkommit med synpunkter som rör Olskroken planskildhet.

## ***Higab***

### *Generella synpunkter*

Besiktningar och mätningar gällande sprickbildningar, sättningar, grundvattennivå m.m. behöver ske kontinuerligt under projektet. Utöver okulärbesiktningar bör varje fastighet dubbas och avvägas samt vibrationsmätare och grundvattenrör installeras. En plan för hur detta ska genomföras behöver tas fram.

För fastigheter som ligger inom korridoren eller i dess närhet behöver mätningar och besiktningar ske före byggstart, kontinuerligt under byggskedet, vid färdigställandet samt vid 5 respektive 10 år efter godkänd slutbesiktning och åtgärdande av eventuella skador. Besiktningarna och mätningar bör vara dokumenterade och skriftligen godkända av huvudmannen för Västlänken.

Påverkan för deras hyresgäster och pågående verksamheter behöver minimeras.

I god tid före byggstart måste hänsyn tas till varje enskild fastighets förutsättningar.

Hur påverkan för verksamheterna förebyggs och minimeras ska redovisas skriftligen. Ersättningskrav för eventuella verksamhetsskador kommer ställas till Trafikverket.

Påverkan av arbetstrafiken till och från arbetsområdet avseende ökat buller, vibrationer, med mera på fastigheter inom planavgränsningen behöver utredas vidare och hur eventuella skador och påverkan på dessa undviks/minimeras. Det bör framgå i planen vilka trafikvägar genom staden som förväntas användas samt vilka trafikmängder respektive väg kommer att belastas med.

### *Direkt berörda fastigheter*

Sankt Eriksgatan 4, Nordstaden 32:2, Tillfälligt markanspråk (T4 02-51):

Hotell och restaurangverksamhet med mera bedrivs, med entréer ut mot området markerat för tillfälligt markanspråk. För hotellverksamheten (inriktat på särskilt boende) som drivs av Frälsningsarmén är det en nödvändighet att angöring och transporter (inklusive räddningstjänst) får full tillgänglighet till fastigheten under hela genomförandetiden.

För restaurangen som till stor del lever på sin uteservering innebär förslaget att verksamheten inte kan bedrivas eller starkt begränsas under genomförandetiden.

Området är i sin helhet olämpligt för tillfälligt markanspråk. Gränsen för tillfälligt markanspråk behöver justeras med tillräckligt avstånd mellan fasad och arbetsområde, så att ovanstående verksamheter inte påverkas.

Angående grundläggningsförhållanden så behöver val av teknisk lösning för järnvägstunneln göras så att fastigheten inte påverkas i utförandeskedet och inte heller på lång sikt. Eliminering av risker i form av kortsiktiga och långsiktiga skador måste säkerställas till exempel avseende:

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

Eventuella val av tekniska lösningar och konsekvenser av dessa måste redovisas och samrådats med fastighetsägaren.

Stora Tullhuset, Packhusplatsen 7, Nordstaden 36:2 Tillfälligt markanspråk (T2 02-50):

Motsvarande ersättningsparkering behöver anläggas i närområdet inom acceptabelt gångavstånd, då nuvarande parkeringsytor i stor utsträckning används av besökare till fastigheten. Tillgängligheten till fastigheten behöver säkerställas under hela genomförandetiden.

Regionarkivet, Stora Badhusgatan 6, Inom Vallgraven 68:7. Fastigheten innehåller bland annat regionarkiv och är byggt med speciella krav på teknik och säkerhet. Angående grundläggningsförhållanden så måste val av teknisk lösning för järnvägstunneln måste göras så att fastigheten inte påverkas. Både i utförandeskedet men även långsiktigt. Eliminering av risker i form av kortsiktiga och långsiktiga skador måste säkerställas till exempel avseende:

- Sättnings-skador
- Fördyring av framtida grundförstärkningsåtgärder, exempelvis måste det säkerställas att fast berg med befintlig hållfasthet bibehålls under fastighetens hela grundläggningsyta.

Eventuella val av tekniska lösningar och konsekvenser av dessa måste redovisas och samrådats med fastighetsägaren. Slutlig lösning måste godkännas av båda parterna före utförande.

Tillfälligt markanspråk (T2 02-70) omöjliggör att verksamhet kan bedrivas i butiken i markplan då entré och kundparkeringar försvinner. Området är i sin helhet olämpligt för tillfälligt markanspråk.

KTB Kurs- och Tidningsbiblioteket, Vasagatan 2A, Haga 715:32. År 1900 invigdes det nyuppförda Stadsbiblioteket vid Vasagatan. Den symmetriska byggnaden är ritad av arkitekt Hans Hedlund och uppförd i fem våningar av byggmästare Edvard Dähn. Byggnaden bedöms ha ett högt kulturhistoriskt värde och används sedan 1995 av Göteborgs Universitet.

Grundläggningsförhållanden:

Enligt planen kommer fastighetens grundläggning beröras direkt av Västlänkens tunnelplacering. Val av teknisk lösning måste göras så att fastigheten inte påverkas. Både i utförandeskedet men även långsiktigt. Eliminering av risker i form av kortsiktiga och långsiktiga skador måste säkerställas till exempel avseende:

- Sättnings-skador
- Fördyring av framtida grundförstärkningsåtgärder, exempelvis måste det säkerställas att fast berg med befintlig hållfasthet bibehålls under fastighetens hela grundläggningsyta.
- Grundvattensänkning som långsiktigt skadar fastighetens grundläggning.
- Eventuella val av tekniska lösningar och konsekvenser av dessa måste redovisas och samrådats med fastighetsägaren.

Slutlig lösning måste godkännas av båda parterna före utförande.

Landala pumphus, Södra Viktoriagatan 44A, Landala 39:1

Angående grundläggningsförhållanden så måste val av teknisk lösning göras så att fastigheten inte påverkas. Både i utförandeskedet men även långsiktigt. Eliminering av risker i form av kortsiktiga och långsiktiga skador måste säkerställas till exempel avseende:

- Sättnings-skador
- Grundvattensänkning som långsiktigt skadar fastighetens grundläggning.

Johannebergs landeri, Södra vägen 61, Lorensberg 22:1. På Södra Vägen 61 finns Johannebergs Landeri fortfarande kvar. Här har det legat sedan slutet av 1700-talet. Kvar av landeriet finns en huvudbyggnad och två flyglar. Huvudbyggnaden fick sitt nuvarande utseende under 1800-talets senare hälft. Johannebergs landeri med trädgård och anslutande planteringar är den enda bevarade landerimiljön i området. Landeriet har ett högt kulturhistoriskt värde och är karaktäristiskt för Korsvägen och betraktas som ett mycket värdefullt inslag i stadsbilden. Det är av stor vikt att byggnationen av Västlänken inte medför någon påverkan på landeriet och det kulturhistoriska värdet. Byggnaden måste under hela genomförandetiden skyddas och klimatsäkras. Bolaget anser att sakkunnig antikvarie ska anlitas som kontrollant under hela genomförandetiden.

Tillfälligt markanspråk (T4 05-20). Fastigheten kommer inte kunna nyttjas av fastighetsägaren under genomförandetiden och särskilt avtal för de direkta och indirekta kostnader som uppstår på grund av detta måste tecknas mellan fastighetsägaren och Trafikverket innan byggstart. Enligt planen kommer fastighetens grundläggning beröras direkt av Västlänkens tunnelplacering. Val av teknisk lösning måste göras så att fastigheten inte påverkas. Både i utförandeskedet men även långsiktigt. Eliminering av risker i form av kortsiktiga och långsiktiga skador måste säkerställas till exempel avseende:

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

Eventuella val av tekniska lösningar och konsekvenser av dessa måste redovisas och samrådats med fastighetsägaren.

Slutlig lösning måste godkännas av båda parterna före utförande.

St Sigfridsgatan 85, Skår 44:3. Då området planeras för en större bostadsexploatering är redovisad placering av tunnelmynning med tillhörande område för markservitut mycket olämplig. Förslaget innebär att det starkt begränsar en effektiv exploatering på området.

För att inte ett framtida större intäkts- och exploateringsbortfall ska uppkomma förutsätts att platsen för tunnelmynningen förslagsvis flyttas till i direkt anslutning till fastighetsgränsen mellan fastigheterna Skår 44:3 och Skår 44:1 eller mellan Skår 44:4 och Skår 58:1. Mot bakgrund av ovanstående motsätter sig bolaget föreslagen

tunnelplacering och det officialservitut (Js2) 1480K-1991F310.1 som kungjorts i rubricerad järnvägsplan.

Higab motsätter sig även förslaget på tillfälligt markanspråk (T4 02-170 och T2 02-160).

Om tunnelmynningen flyttas enligt något av förslagen enligt ovan bedömer bolaget att erforderlig mark för tillfälligt markanspråk kan skapas i anslutning till mynningen.

### ***Liseberg AB***

Liseberg förstår vikten av Västlänken, som förutsättning för regionens tillväxt och betydelse för Göteborgs dragningskraft och konkurrenskraft, men vill samtidigt påtala det väsentliga i att Trafikverket i samarbete med Liseberg finner lösningar så att byggnationen av Västlänken medför minsta möjliga påverkan på Lisebergs pågående och framtida verksamhet och inte skadar den känsliga bebyggelse som berörs av byggnationen.

### ***Göteborg Energi AB***

Bolaget framhåller att Trafikverket, i egenskap av huvudman för projektet Västlänken, förutsätts ansvara för och bekosta samtliga åtgärder som måste vidtas på bolagets anläggningar för att möjliggöra byggnationen. Undertecknade genomförandeavtal ska finnas innan upphandling av flytt- och omlägningsarbeten påbörjas.

Innan etableringsytor och tillfälliga transportvägar anläggs ska bolaget också rådfrågas om lämpligheten.

De föreslagna ledningsomläggningarna förutsätts av anlidade projektörer anpassas efter ändringarna av gällande järnvägsplan. Det föreslagna läget på järnvägstunneln förutsätts också vara anpassat till bolagets tunnlar för infrastruktur i höjd- och sidled och att föreslagna lägen för överbyggnader för ventilation och brandgasschakt inte påverkar befintliga ledningar för energidistribution.

Arbetstunneln, A3-Arbetstunnels/utrymning Haga, (Brunnsgatan/Muraregatan) placeras i närhet av befintlig tunnel. Bolaget vill med hänvisning till bergkarteringsarbetet detaljdiskutera utformningen av arbetstunneln för att säkerställa att det inte sker förändring avseende till exempel grundvattensituation eller motsvarande.

Hänsyn måste också tas till att det finns begränsningar när avbrott för inkoppling av energidistributionsledningar, bland annat fjärrvärme, kan ske.

### ***Göteborgs Hamn AB***

Hamnbolaget har inga direkta synpunkter på själva Västlänken som järnvägstunnel. Däremot har genomförandet kopplingar till Göteborgs hamn och dess utveckling.

Järnvägstransporter är och kommer att vara oerhört betydelsefulla för godstransporterna till och från Göteborgs hamn. Det är därför viktigt att godstrafiken på järnväg inte marginaliseras i proportion till persontrafiken utan att det finns tillräcklig kapacitet på både lång och kort sikt.

Hamnbolaget har en avsiktsförklaring med Trafikverket och Göteborgs stad om att ta hand om en stor del av de massor som blir över från järnvägstunneln för att bygga ut Ytterhamnarna. Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet och hamnverksamhet enligt

miljöbalken kommer att inlämnas i oktober 2015 för att kunna ta emot överskottsmassor från Västsvenska paketet under 2018.

För att tunnelprojektet ska kunna genomföras enligt tidplan är det enligt Hamnbolaget viktigt att fördjupningen av översiktsplan för Torviken och Västra Arendal prioriteras och behandlar utfyllnaden av nya hamnområden med massor från Västlänken och samt förorenade muddermassor från Hamnbolagets egna underhållsmuddringar vart 3-4 år. Om inte tillräckligt stora ytor tas med i fördjupning av översiktsplanen tvingas Hamnbolaget prioritera omhändertagandet av de förorenade muddermassorna.

För att överskottsmassor ska kunna utnyttjas till utbyggnad av Ytterhamnarna är det av vikt att Trafikverket klassificerar massorna och att Trafikverket också hittar lämpliga platser längs Göta älv för sjötransporter ut till Ytterhamnarna, också med hänsyn till övriga stadsutvecklingsprojekt.

Verksamheter vid Gullbergsvass-området måste flyttas under byggskedet och med största sannolikhet inte återskapas däribland godsterminal Göteborg Norra som hanterar stoff och stripp av skogsprodukter för vidaretransport till Göteborgs hamn. Hamnbolaget stödjer och deltar i stadens arbete med omlokaliseringar på lång och kort sikt.

### ***Parkeringsbolaget***

Anser att den långa byggtiden kan ge stora begränsningar i tillgängligheten om inte kraftfulla åtgärder vidtas för att ersätta parkeringen under och efter byggtiden i de områden som påverkas. En noggrann analys behövs av hur tillgängligheten i berörda områden påverkas, bevaras eller förstärkas. De tre områden som berörs är av stor vikt och parkeringen betjänar över 2 miljoner besökare varje år. Verksamheter vid Packhuskajen med Operan, Maritiman och Casinot, City SV med Rosenlund och Evenemangsområdet kring Korsvägen kommer att påverkas mycket negativt om cirka 1 300 parkeringsplatser försvinner utan att attraktiva alternativ skapas.

Bolaget framför synpunkter kring hur biltrafik och tillgänglighet i form av parkering påverkas under byggtiden. Ett samarbete kring dessa frågor är väl etablerat med Trafikverket och trafikkontoret.

Vid Örgrytemotet är det särskilt viktigt att staden noggrant överväger om hur marken vid Sofierogatan kan ge utrymme för en permanent parkeringslösning med en anpassad utformning av tillfarter till leden.

Vid Sofierogatan finns ett tillfälligt parkeringsdäck i två plan med 280 platser, som betjänar Evenemangsområdet. Läget är strategiskt viktigt för parkeringsförsörjningen och ett av de mest lämpliga för en förstärkning av kapaciteten i Evenemangsområdet. Evenemangstrafik måste för rimlig kapacitet fördelas i flera punkter längs sträckan genom Gårda och närheten till leden ger möjlighet att inte belasta det inre gatunätet.

Nya permanenta ramper, som är anpassade till schakternas utbredning övervägs. Den preliminära utformningen ger inte utrymme för en kommande parkeringsanläggning i samma läge. Frågan berörs varken i järnvägsplanen eller detaljplanen eftersom ombyggnaden kan utföras inom "trafikområde" med stöd av gällande plan. Bolaget förordar istället en tidigare skisserad tillfällig utformning av motet, som ger möjlighet att återskapa en viktig funktion för området med en permanent parkeringsanläggning. En skyndsamt utredning, som bolaget gärna medverkar i, är därför nödvändig.



### *Bilaga 3b Redaktionella synpunkter*

- Berörda järnvägsplanhandlingar, kartor, sektioner och illustrationer behöver justeras innan järnvägsplanen fastställs.
- Staden förutsätter att det föreslagna läget på järnvägstunneln är anpassat efter befintliga tunnlar för stadens infrastruktur i höjd- och sidled. Detta gäller även de föreslagna lägena för överbyggnader för ventilationstorn och brandgasschakt, så att befintliga ledningar för energidistribution inte påverkas.
- Servituten Js6 och Js8 ligger utanför området som detaljplanläggs för Västlänken. Risk finns att servitutsbildning inte är möjlig då de kan strida mot gällande detaljplaner.
- Js4 och Js7, ytor för Räddningstjänsten, bör hanteras på annat sätt än med servitut där de ligger på allmän plats. Staden vet ännu inte det sammantaget mest fördelaktiga läget.

### ***Synpunkter på Järnvägsplanens planbeskrivning***

- Generell synpunkt: Illustrationer och principskisser behöver arbetas om och visa en realistisk bild.
- Överdäckning vid Skansen Lejonet bör förlängas med hänsyn till kulturmiljön, stadsmiljön samt trygghet och framkomlighet för fotgängare och cyklister.
- Föreslagen placering av ventilationsanläggning i korsningen Stadstjänaregatan - Bergslagsgatan behöver omlokaliseras med hänsyn till stadsbilden.
- Föreslaget serviceschakt på Kvarnbergets nordvästra sida behöver utformas med stor hänsyn till omgivningen och påverkan på stadsbilden.
- Brandgasschakt på Haga Kyrkoplan bör omlokaliseras och placeras utanför parken för att undvika negativ påverkan på parkmiljön.
- Ljusschakt i Haga Kyrkoplan bör utgå för att undvika negativ påverkan på parkmiljön.
- Den föreslagna uppgången samt ventilationsanläggningar i Renströmsparken bör omlokaliseras och integreras med befintliga byggnader eller andra planerade ombyggnadsprojekt i anslutning till parken.
- Parkmiljön kring Johannebergs landeri behöver beaktas och värnas med hänsyn till de stora kulturhistoriska värden som finns på platsen.
- Parkytor, torgytor och andra offentliga rum som behöver återställas efter Västlänkens färdigställande ska återställas både med hänsyn till natur- och kulturhistoriska värden, förväntad ökning av besökare samt att platserna får en ökad dignitet i staden.
- I planbeskrivningen står: "Förslaget ger också utrymme för den underjordiska trafikunnel som Göteborgs Stad planerar." På plankarta är marken för vägtunnel vid Korsvägen inte redovisad. Underjordisk mark som är tänkt för trafikunnel är redovisad som " Ny järnvägsmark med äganderätt/järnvägsmark med äganderätt

3D-fastighet” och skulle ägas av Trafikverket. Plankartan bör justeras så att en eventuell trafiktunnel samordnas med Västlänken och inte omöjliggörs.

### ***Synpunkter på Järnvägsplanens byggbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning***

- Generell synpunkt: de ytor med tillfällig nyttjanderätt som Trafikverket vill ta i anspråk under byggtid behöver ses över i samråd med staden. Detta gäller exempelvis områdena kring Haga Kyrkoplan och Kungsparken, Bergslagsbanans stationspark samt Renströmsparken.
- Generell synpunkt: föreslagna trafikomläggningar under byggtid behöver arbetas om i samråd med staden för att så långt tekniskt möjligt undvika negativ påverkan på bevarandevärda träd, parkmiljöer och andra gröna ytor. Detta gäller exempelvis områdena kring Haga Kyrkoplan och Kungsparken och Bergslagsbanans stationspark.
- För samtliga vattendrag som berörs av byggandet av Västlänken måste de åtgärder som krävs för att vandrande fisk kan komma förbi under hela arbetets gång följas.
- Ett stråk mellan Casinot och Lilla Bommen utmed vattnet måste vara tillgängligt för gående hela Västlänkens uppförande.
- Påverkan på befintliga grundvattennivåer får ej ske där värdefulla träd, parkmiljöer eller byggnader riskerar att påverkas.
- Gällande underlagsrapport om geohydrologi/geoteknik så är en fråga vilka inskränkningar som tunneln eventuellt ger på framtida markanvändning inom tunnelkorridoren.
- Vad gäller underlagsrapport Klimat och översvämningar noteras att den havsnivåutvecklingskurva som Trafikverket redovisar inte stämmer med SMHI:s senaste. SMHI:s uppdaterade klimatanalys visar på nettohöjning från cirka 2015 att jämföras med det som redovisas i Trafikverkets underlagsrapport som startar cirka år 2030. Det är tveksamt att landhöjningen tar ut sättningen. Landhöjning cirka 3 millimeter per år i Göteborg och sättningshastighet 5-15 millimeter inom till exempel Marieholmsområdet. Till år 2100 är landhöjningen därmed 25 centimeter och sättningarna 42-127 centimeter.
- Komplettering med en rubrik om skydd, flytt och bevarande av träd i kapitel 1.2-1.10.

### ***Synpunkter på Järnvägsplanens plankarta och illustration***

- Kruthusgatan är allmän plats i gällande plan och bör illustreras som Ny järnvägsmark med äganderätt/Järnvägsmark med äganderätt 3D-fastighet.
- På plankarta är marken för vägtunnel vid Korsvägen inte redovisad. Underjordisk mark som är tänkt för vägtunnel är redovisad som ” Ny järnvägsmark med äganderätt/järnvägsmark med äganderätt 3D-fastighet” och skulle ägas av Trafikverket. Plankartan bör justeras så att eventuell framtida vägtunnel samordnas med Västlänken och inte omöjliggörs.