



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Koncept: 2014-11-10

Datum: 2014-11-25

Diarienummer SBK: 0635/11
Handläggare Filip Siewertz
031-368 15 01
Filip.siewertz@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 6466/12
Handläggare Susanne Calming
0705-563783
susanne.calming@fastighet.goteborg.se

Ändring av detaljplaner för

JÄRNVÄGSTUNNELN VÄSTLÄNKEN MELLAN GULLBERGSVASS OCH ALMEDAL

Inom stadsdelarna Gullbergsvass, Nordstaden, Inom Vallgraven, Pustervik, Haga, Vasastaden, Lorensberg, Bö och Skår

Diarienummer SBK: 0486/13
Handläggare Filip Siewertz
031-368 15 01
Filip.siewertz@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 6466/12
Handläggare Susanne Calming
0705-563783
susanne.calming@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för

JÄRNVÄGSTUNNELN VÄSTLÄNKEN; TUNNELMYNNINGAR, SCHAKT M.M.

Inom stadsdelarna Olskroken, Gullbergsvass, Vasastaden, Annedal, Landala, Guldheden, Johanneberg, Heden, Skår och Kallebäck

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 3 september 2013 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samråds-krets, bilaga 1, under tiden 18 september - 29 oktober 2013.

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) har funnits på Göteborgs Stads hemsida. Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 och 1:2000 har funnits att se på Stadsbyggnadskontoret.

Sammanfattning

Nedan sammanfattas de allvarligaste invändningarna och Stadsbyggnadskontorets kommentar till de inkomna synpunkterna:

Byggtid samt buller och vibrationer

Flertalet boende och fastighetsägare har skickat yttranden gällande byggtidens konsekvenser, framför allt gällande bullernivåer och de vibrationer Västlänken kan komma att ge upphov till. Byggtiden och dess konsekvenser hanteras i järnvägsplanen som Trafikverket tar fram. I december 2014 ställer Trafikverket ut sin järnvägsplan för att samla in synpunkter, i den kommer en etappvis utbyggnadsordning att redovisas. Staden förutsätter att boendekvalitet med mera bibehålls under byggtiden. Under byggskedet kommer Göteborgs Stad ha en genomförandeorganisation på plats vilken kommer att samarbeta med Trafikverket samt företräda staden och dess medborgare för att minimera negativa konsekvenser så långt det är möjligt. Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket utföra kontroller av buller och vibrationer. Trafikverket har uttalat sig följande om buller/vibrationer:

Där tunneln går i berg är det som kan störa fastigheter i driftskedet stomljud.

Hur stomljud påverkar utreds för närvarande i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som Trafikverket upprättar och som ska ställas ut i samband med järnvägsplanen i december 2014. Om någon anser sig störd eller inte är en individuell bedömning. Några nationella riktvärden för stomljud finns inte. Trafikverket har därför i samråd med bl.a. Länsstyrelsen tagit fram krav för stomljud som ska uppfyllas i driftskedet för Västlänken:

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

Redovisning på om kraven klaras eller inte kommer att finnas i ovan nämnda MKB. Om kraven inte klaras kommer åtgärder med stomljuddämpning att vidtas i tunneln.

Under byggskedet kommer störningarna att vara mer omfattande men även för byggskedet finns krav som ska uppfyllas.

Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare

Flertalet fastighetsägare vill försäkra sig om att projektet ansvarar för eventuella skador på fastigheter som projektet kan medföra. Trafikverket ansvarar för skador som orsakas av byggnationen. Ansvaret kan innebära att man utför förebyggande åtgärder, åtgärdar skador som uppkommit eller ersätter fastighetsägare, både vad avser värdeminskning på fastigheter, skador och tillfälliga intrång och störningar. Ersättningen för intrång på fastigheter kan antingen överenskommas i avtal mellan Trafikverket och fastighetsägare eller beslutas i lantmäteriförrättning. Regler för ersättning till berörda fastighetsägare finns i Lagen om byggande av järnväg. Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket utföra kontroller av grundvattennivåer, sättningsskador mm. Man inhämtar

också information om grundläggning mm för fastigheter som kan beröras av byggnationen.

Kommunikation

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

Vad gäller Västlänken så genomfördes ett programsamråd 2007 där medborgarna var välkomna med synpunkter. Vid samrådet 2013 som enligt PBL är det första tillfället att tycka till om detaljplanen, agerade vi helt i enlighet med processen gällande annonsering mm. Men eftersom Västlänken är ett stort projekt av allmänt intresse gjorde vi en hel del extra insatser för att nå fram till så många som möjligt. Ungefär en månad innan samrådet hade vi ett förberedande informationsmöte i form av en Sopplunch på Älvrummet. Denna aktivitet annonserades i GP och i Metro samt i ett antal olika digitala kanaler och sociala medier. Under samrådet hade vi fem samrådsmöten, varav tre för fastighetsägare och två för allmänheten. Dessa annonserades som kungörelse i GP men också som annonser i GP och Metro samt på webb och sociala medier. Förutom denna marknadsföring affischerade vi på ett femtontal platser i staden. Vi hade också planerat för extra möten för allmänheten om intresset skulle varit så stort att vi inte kunnat ta emot alla. Vi fick också stor mediatäckning i såväl radio som TV i samband med samrådsbeslutet i byggnadsnämnden. Under hela samrådskedet hade vi, förutom den lagstadgade samrådsutställningen på stadsbyggnadskontoret, samma utställning på Älvrummet och i berörda stadsdelar (Centrum och Majorna-Linné). Dessutom hade vi en sammanfattande kort information med vidare hänvisning på fem stora bibliotek i staden.

Stadsdelsförvaltningarna är alltid välkomna under samrådskedet också men förutom det har vi haft ett antal möten med dessa men här kan vi säkert bli bättre.

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

Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete

En stor del av inkomna privatpersoners yttranden under samrådstiden har varit övergripande kritik till projektet Västlänken, politikernas arbete och flera av stadens övriga projekt, bland annat trängselskatten och kollektivtrafiken i kommunen. Västlänkens planerade sträckning har i flera yttranden kritiserats vara samhällsekonomiskt ineffektiv i jämförelse med alternativa lösningar, bland annat Gårdalänken har nämnts som ett mer motiverat projekt. Stadsbyggnadskontoret vill förtydliga att ett flertal alternativa sträckningar, däribland utflyttning av delar av Centralstationen till Gårda, har varit under utredning men valts bort då nuvarande förslag visat sig vara det långsiktigt mest fördelaktiga med avseende på nytta för staden och regionen. För att ta del av tidigare gjorda utredningar hänvisas till underlagsrapporter som redovisas nedan.

Programsamrådet för Västlänkens planområde omfattade utöver den aktuella sträckningen även ett par andra alternativ vilka inte ansetts få samma nytta. Programmet antecknades av byggnadsnämnden 13 juni 2006. Beslut är redan fattat om Västlänkens

sträckning och antalet stationer. Aktuell samrådsprocess rör två juridiska handlingar för att möjliggöra byggandet av tunneln under Göteborg;

- En **ändring** av gällande detaljplaner för att göra det möjligt att bygga tunneln under marken.
- En **ny** detaljplan på vissa ställen där tunneln bryter mark, framför allt vid schakt och tunnelmynningar på allmän plats.

Det är på detta man kunde lämna åsikter på under samrådstiden fram till 29 oktober 2013. Under 2014 har ett kompletterande samråd genomförts pga justeringar och optimering av anläggningen.

Arbetstunnel i Annedal, A3

Flera protestlistor har skrivits under av fastighetsägare och boende, vilka ansett att genomförandet av arbetstunneln i Annedal bland annat skulle riskera säkerhet, boendemiljön i området, naturvärden och befintlig bebyggelse i området. Kommunen och Trafikverket har haft dialog med berörda parter och tagit till sig av inkomna synpunkter vilken lett till att arbetstunnelns läge nu har ett nytt förslag till lokalisering vid Linnéplatsen vilket redovisas i det kompletterande samrådet för järnvägstunneln.

Tekniska anläggningar och stationsuppgångar

När det gäller tekniska anläggningar och stationsuppgångar i allmänhet så lyfter flera förvaltningar och privatpersoner fram att dessa bör ha en placering och utformning som inte påverkar det sociala livet eller människors hälsa i staden.

I det kompletterande samrådet redovisas flera revideringar angående de tekniska anläggningarna längs järnvägstunnelns stäckning. För tekniska anläggningar i anslutning till stationerna kommer slutgiltig placering och utformning behandlas i detaljplan för respektive station.. Detaljplanerna för Station Haga respektive Station Centralen kommer att gå på samråd under 2014, Korsvägen något senare. Områdena måste både klara en dimensionerande maxsituation av resenärer samtidigt som de skall kännas trygga och smälta in i stadsmiljön på ett så bra sätt som möjligt.

I det pågående detaljplanearbetet för stationerna är just placering och utformning av de tekniska anläggningarna/stationsuppgångarna en viktig del för att påverka på det sociala livet och människors hälsa i staden inte skall få några betydande konsekvenser. Frågan tas upp i den sociala konsekvensanalysen för järnvägstunneln och av största vikt är att undvika att anläggningarna gör anspråk på ytor för socialt samspel och att de inte skall skapa barriärer i staden, varken i visuell eller fysisk bemärkelse. Barn är extra känsliga för ljud och luftföroreningar varför anläggningar i närhet till ytor där de vistas under längre perioder, framför allt lekplatser, undviks i möjligaste mån.

Utformningen av de tekniska anläggningarna/stationsuppgångarna studeras i detaljplanerna för respektive station.

Övriga synpunkter

Kommentarer på enskilda synpunkter redovisas efter respektive yttrande i följande avsnitt.

Relevanta yttranden har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.

Tidigare utredningar

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

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

- *Förstudie för kapacitetsförstärkning – Tidigt samråd; Utveckling av det västsvenska järnvägssystemet, 2001-12-04*
- *Förstudie Västlänken – en tågtunnel under Göteborg, 2002-12-12*

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

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Tillstryker planförslagen och beskriver Västlänken som en mycket viktig del i regionens fortsatta utveckling. Nämnden har följande synpunkter:

- Fastighetsnämnden kan få minskade inkomster från kommunens tomträtts-, arrende- och nyttjanderättsupplåtelser i de fall de behöver sägas upp eller omförhandlas.
- Fastighetskontoret förutsätter att samtliga utredningar som görs i järnvägsplanen och detaljplanerna för Linjen finansieras inom Västlänkenprojektets budget.
- Fastighetskontoret förutsätter att föreslagen överdäckning av tråget vid Skansen Lejonet finansieras inom Västlänkenprojektets budget.
- Det serviceschakt som redovisas på delkarta 2 på plankarta 2(3) för den nya detaljplanen bör justeras så att ny serviceanläggning placeras inne i berget istället. Mynningen för den servicetunnel som redovisas på delkarta 7 på plankarta 2(3) för ny detaljplan bör flyttas för att möjliggöra exploatering på nuvarande parkeringsyta.
- Innan detaljplanerna för Linjen antas ska genomförandeavtal och avtal om fastighetsbildningsåtgärder tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket.
- Innan detaljplanerna för Linjen antas ska avtal tecknas mellan Göteborgs Stad, Västtrafik och Trafikverket gällande ansvar för och ägande av olika delar i de blivande stationerna.
- Fastighetskontoret förutsätter att tillfälliga och permanenta intrång som Trafikverket gör på kommunal mark ersätts fullt ut inom Västlänkenprojektets budget och att fastighetsnämnden härigenom erhåller en inkomst.
- Fastighetskontorets utgångspunkt är att samtliga kostnader kopplade till projektet finansieras inom Västlänkenprojektets budget. Åtgärder som Göteborgs Stad på eget initiativ vill utföra i samband med Västlänken finansieras av staden.

Nämnden påpekar också att underjordisk infrastruktur och förstärkningsåtgärder för att möjliggöra exploatering ovanför tunneln kan innebära fördyrning av projektet men också framtida exploateringsinkomster för kommunen.

Kommentar:

Diskussion pågår mellan Trafikverket och kommunen gällande finansiering av olika delar av projektet. Ett genomförandeavtal som reglerar skyldigheter och ansvar kommer att beslutas innan planen antas.

Ett alternativ till placeringen av service- och räddningsanläggningen vid Smedjegatan har tagits fram och samrått i ett kompletterande samråd. En ny servicetunnel föreslås under Kvarnberget och befintlig port i berget vid Smedjegatan föreslås användas. I det

kompletterande samrådet redovisades även ett annat förslag på placering av tunnelmynning Skår .

2. Miljö- och klimatnämnden

Lämnar följande synpunkter:

Förutsättningar

En konsekvensbedömning är inte möjlig på vissa platser eftersom omfattningen av effekterna av byggandet av Västlänken beror på var uppgångarna och schakten är placerade. I det fortsatta arbetet med Västlänken måste placering och utformning av schakt göras med stor försiktighet för att minimera skada på människors hälsa och på värdefull natur.

Projektet i sig

Förvaltningen anser att projektet i sin helhet är mycket positivt eftersom Västlänken förväntas innebära en överflyttning av resenärer från bil till tåg. Projektet förväntas bidra positivt till miljömålen kring frisk luft, god bebyggd miljö och begränsad klimatpåverkan. Dessutom antas tåg tunneln bidra positivt till Göteborgs Stads mål om att öka andelen kollektivtrafikresor och bli en klimatneutral stad.

Kompensationsåtgärder

Kompensationsåtgärder och bevarande av särskilt värdefulla träd är viktigt, det behöver snarast framgå hur detta ska gå till. Förvaltningen anser att kompensationsåtgärder måste utredas och vill medverka i det arbetet.

Naturmiljö

Inom detaljplaneområdet finns många värdefulla naturmiljöer och arter. Det finns bland annat stora skyddsvärda träd och hålträd, mindre hackspett, turkduva och fladdermöss. Trädmiljöerna är viktiga för skyddsvärda lavar och andra växter och djur.

Förvaltningen anser att arbetet med naturmiljö måste belysas vidare. Stora grönytor och värdefulla miljöer kommer att tas i anspråk då Västlänken realiserar samtidigt som förtätning av Göteborg pågår vilket innebär att bevarande av grönytor och värdefulla miljöer ställs mot stadsutveckling. Om många gröna ytor, om än små tas i anspråk för exploatering kommer vissa arters möjlighet till boplats samt födosöksplatser att minska mer och mer. Det är viktigt att säkerställa att skyddade arter, exempelvis mindre hackspett och lavar inte missgynnas i oacceptabel grad av detaljplanerna samt att det totala värdet i staden för dessa arter inte minskar.

Förvaltningen anser även att fördjupningar av beskrivningar krävs i kommande skeden särskilt gällande synergieffekterna från andra kommande planer och redan pågående planering i planområdets närhet.

Kommentar:

Frågor rörande naturmiljö kommer att belysas mer i den mån det är möjligt. Även beskrivningar av bland annat synergieffekter av angränsande projekt kommer att fördjupas i den mån det är möjligt.

Att minimera skador på människors hälsa och natur i planområdet för Västlänken fortsätter vara en grundläggande målsättning i det fortsatta arbetet med schakten. Se vidare under rubriken ”*Tekniska anläggningar och stationsuppgångar*” i sammanfattningen.

Ett arbete pågår med att utreda vilka träd som är värdefulla och samtidigt finns inom arbetsområdena för Västlänken. Granskningshandlingen kommer att kompletteras med bestämmelser om vilka träd som ska ersättas och var det kommer att krävas marklov för att fälla träd. I miljökonsekvensbeskrivningen (samrådshandling 130905) beskrivs

bedömningsgrunderna för grönstrukturen. Det är bland annat Göteborgs Grönplan som anger mål och strategi för de gröna kvaliteterna. Inom och i närheten av planområdet finns flera grönområden som listas i MKB:n. Detaljplanernas påverkan, effekt och konsekvenser på dessa områden beskrivs. Ett arbete med förslag till åtgärder pågår. Bland annat enligt checklista för kompensationsåtgärder där SBK, FK, Park- och naturförvaltningen samt Miljö- och klimatförvaltningen ingår som redovisas i granskningshandlingen.

3. Park och naturnämnden

Översänder Park och naturförvaltningens tjänsteutlåtande. Planförslaget innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader för den mark som överförs till park- och naturnämnden samt för de områden som förvaltningen förvaltar idag men som kommer att få en ny gestaltning på grund av tunnelschakt. De ekonomiska konsekvenserna bör därför beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet.

Planförslagets påverkan på befintliga värden

Nedan följer en redogörelse för vilka områden inom detaljplanen för spårtunneln som bör studeras extra noga för att passa in i omgivande miljö på bästa sätt. Där det krävs schaktning ska det utföras så precist som möjligt för att undvika onödig borttagning av park-, natur- och kulturmark. Generellt är det av största vikt att avgränsningar för etableringsytor med mera under byggtiden skrivs in i avtal så detta är klargjort innan byggnation påbörjas.

Området kring Skansen Lejonet:

Det är positivt om området runt Skansen Lejonet blir parkmark enligt föreslagen detaljplan. För att det ska bli möjligt att genomföra intentionerna i detaljplanen behöver genomförandetiden för denna del dock ändras till 15 år istället för 5 år som nu är redovisat. Området mellan Stampen och området kring Skansen Lejonet är ur fotgängar- och cykelperspektiv otryggt och vilseledande. Därför bör den befintliga cykeltrafiken, som hänger ihop med spåret över E6 till Posten, flyttas över till Västlänksbron.

Området kring Centralstationen:

Den enda yta som finns som har upp vuxen vegetation inom centralenområdet är Bergslagsbanans stationspark. Delar av denna ingår i detaljplaneområdet. Vid fortsatta studier av gaturummet och gestaltning av detta bör Bergslagsbanans stationspark finnas med som potentiell grönyta. Höjdskillnader måste studeras samt trädens faktiska kondition. Eventuella ventilationsschakt, ljusinsläpp med mera bör undvikas i detta läge för att träden ska kunna stå kvar.

Området kring Haga kyrkoplan inklusive Kungsparken:

Störst påverkan på naturvärden i och med byggnationen av Västlänken kommer att ske vid delar av Kungsparken och Haga kyrkoplan, som ligger inom spår- och stationsområdet. De är också starkt kopplade till kulturvärdena, som kommer att påverkas väsentligt. Därför är det av största vikt att ta så mycket hänsyn som möjligt i dessa lägen. Diverse serviceutrymmen har lokaliserats i den norra och södra delen av Haga kyrkoplan. Dock anser förvaltningen att gränsen för möjliga lägen i söder bör flyttas till kanten av Parkgatan för att spara de största träden söderut.

Förvaltningen håller just nu på att sammanställa en kompletterande undersökning av rödlistade svampar och lavar i Haga stationsområde. Denna ska fungera som komplement till utförd naturinventering.

Den senaste tidens upprustning i Rosenlund har inneburit positiva nyetableringar av affärer och restauranger bl.a. Förvaltningen vill understryka att det är viktigt att ta hänsyn till de upprustade miljöerna och det sociala liv som nu skapas i och med

omdaningen av området. Den arbetstunnel som är föreslagen i Rosenlund kommer att innebära att intensiv byggtrafik måste köra genom området, därför vore det bra om ett alternativt läge till arbetstunnel togs fram. Samråd bör ske med fastighetsägare och näringsidkare för att minimera störningar.

Området kring Korsvägen inklusive Renströmsparken:

Vid Artistens entré i Renströmsparken är det visat en möjlig entré samt ventilationsschakt i en fristående byggnad. För att denna byggnad inte ska bidra till en otryggare miljö med dolda hörn och baksidor med mera vill förvaltningen att egenskapsgränsen ändras till bifogat förslag. På så sätt kan byggnaden integreras i Artisten som just vid föreslaget läge har en fasad utan fönster eller entréer.

Kommentar:

Fortsatt dialog kommer ske med Park- och naturförvaltningen gällande förslagets konsekvenser för förvaltningen.

SBK/Projekt Västlänken arbetar med ytorna vid Hagaparken. I detaljplan för station Haga kommer dessa kunna preciseras och avgränsas mer. Avsikten är att Västlänkens avtryck i driftskedet ska bli så liten som möjligt inom Haga Kyrkoplan.

Arbetstunneln Rosenlund kommer att fungera som räddningsväg och servicetunnel när Västlänken är klar. Servicebilarna kommer att ge en knappt märkbar trafikökning i driftskedet. Konsekvenserna av byggtrafiken utreds av Trafikverket. Arbetstunneln kommer istället att mynna på Stora Badhusgatan.

Utredning om finansiering av överdäckningen av tunneltråget vid Skansen Lejon pågår. Frågan om genomförandetid av parken hänger samman med övertäckningen. Parken kan inte genomföras om övertäckningen inte blir av. Frågan om läge för GC-trafiken kring Skansen lejonet har hanterats i projektet där flera aspekter måste beaktas, däribland tryggheten. Befintlig cykeltrafik över E6 har flyttats till ett läge strax norr om Västlänksbron.

Detaljplanearbete pågår för Station Centralen. I förslag till samrådshandling anges att Bergslagsparken skall planläggas som parkmark. Träden i den östra delen av parken skyddas genom planbeteckning.

Angående Renströmsparken har ett alternativ tagits fram i ett kompletterande samråd där schakten samlats nära artistens byggnad på ett sätt liknande Park och naturs förslag. Dock pågår fortfarande arbete med gestaltning och placering av schakten. Uppgången har ingen bygggrätt ovan mark. Gestaltning av en uppgångsbyggnad studeras i ett kommande planarbete.

4. Trafiknämnden

Bifaller trafikkontorets följande yttranden (Vägvalet reserverar sig mot beslutet enligt sista stycket). Trafikkontoret:

- poängterar de övergripande målen och effektmålen i det Västsvenska paketet och här särskilt nämna de båda effektmålen ”Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor” och ”Frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv”.
- vill lyfta upp jämställdhets- och barnperspektivet vid utformning av de miljöer där oskyddade trafikanter kommer att röra sig, exempelvis utmed gång- och cykelvägar i östra Gullbergsvass.
- är positivt till att planen möjliggör flera alternativ till att få en bra cykelförbindelse mellan Gamlestaden, Centrum och Svingeln i östra Gullbergsvass, men vill ändå poängtera att denna fråga är viktig för staden.

- anser att en överdäckning av Västlänken mellan E6 och Gullberget (Skansen Lejonet) är viktig för staden både för attraktiviteten och för minskad risk för självmord på spåret.
- hävdar angående Station Korsågen att i det separata trafikutredningsunderlaget, som inte ingår i rubricerat detaljplaneunderlag, synliggörs att fullgod kapacitet för de olika trafikslagen kan tillgodoses med ett underjordiskt trafik- och mezzaninplan. Med denna lösning kan Västlänkens järnvägssträckning ges ett grundare läge vilket inte minst av ekonomiska skäl är önskvärt.
- anser att det är bra att detaljplanen medger utbyggnad av såväl station Haga som station Korsvägen till 4 spår.
- anser att det är viktigt att krav på uppställningsytor beaktas vid lokalisering av serviceschakt och arbetstunnlar, vid S5 ser TK stora svårigheter att kunna erbjuda fullgod yta, schakten bör ses över.
- påpekar att vid Almedalsvägen är det viktigt att de funktioner som Almedalsvägen nu upprätthåller säkerställs i det fortsatta planarbetet.
- har erfarenhet av byggande av Chalmerstunneln och vill därför poängtera den problematik som vi har i Göteborg med grundvattennivån.
- förutsätter att de kostnader som tillkommer på den kommunala infrastrukturen i Almedal och i Gullbergsvass såsom flytt av Kruthusgatan, ombyggnad av gång- och cykelbanor, åtgärder vid Almedalsvägen etc till följd av Västlänken kommer att belasta projekt Västlänken och inte trafiknämnden.
- förutsätter att kostnader som uppkommer vid serviceschakt, arbetstunnlar etc för att åstadkomma erforderlig tillgänglighet till dessa, t ex omlokalisering av parkeringsplatser också belastar projekt Västlänken och inte trafiknämnden.

Theo Papaioannou (Vägvalet) anser att nyttan av tunneln inte står i proportion till de problem som uppstår under byggtiden och yrkar avslag på förslaget.

Kommentar:

Servicetunnel S5 har utgått i granskningshandlingen.

Diskussion pågår mellan Trafikverket och kommunen gällande finansiering av olika delar av projektet. Detta kommer att regleras i ett genomförandeavtal.

I trafikverkets förslag för station Korsvägen ingår bara mezzaninplan.

Projektet inrymmer just nu inte en överdäckning, men detaljplanen tillåter det om det skulle bli aktuellt i ett senare skede. Eftersom frågan om finansiering av en eventuell övertäckning inte är löst tas övertäckning som parkmark bort i granskningshandlingen. En övertäckning på parkmark hade varit tvingande för kommunen att ordna under genomförandetiden. I granskningshandlingarna ges istället en möjlighet att bygga en övertäckning på Trafikverkets kvartermark (T).

5. Kulturnämnden

Kulturnämnden står bakom Västlänken i sin helhet. Däremot har kulturnämnden synpunkter på enskilda delar av projektet.

Delar av tunnelbygget kräver dagschakt vilket innebär att lämningar efter fästningsstaden Göteborg kommer att behöva tas bort. Detta kräver arkeologiska undersökningar. Hur befästningslämningarna skall återspeglas och gestaltas i den nya stadsbilden är av vikt att behandla och nämna redan nu. Beslut angående hur lämningar bevaras och eventuellt återuppbyggs måste hanteras innan undersökningar påbörjas.

Längs sträckningen ligger byggnader som måste skyddas från möjliga sättnings- och vibrationsskador under arbetet med Västlänken. Bland dessa kan särskilt nämnas

Länsresidenset, före detta tull- och packhuset, före detta Stadsbiblioteket, Hagakyrkan, Hasselbladshuset, Hovrätten och före detta Transatlantic med flera.

Sänkta grundvattennivåer kan leda till nedbrytning av arkeologiska lämningar och skador på till exempel rustbäddar vilket kan leda till sättningar.

I detaljplanehandlingen framhålls att detaljplanen innehåller bestämmelser som skyddar befintlig bebyggelse ovanpå tunneln. Kulturnämnden kan inte utläsa detta på plankartan.

Med hänsyn till Västlänkens stora påverkan på kulturmiljön förutsätter kulturnämnden att genomförandet kommer att ske med antikvarisk medverkan genom hela projektet.

Tillåtlighet för Västlänken saknas

Västlänken saknar ännu regeringens tillåtlighet och villkor som rör kulturmiljön kan komma att ställas i tillåtlighetsbeslutet. Kulturnämnden ifrågasätter att man går ut på samråd innan förutsättningarna är klara.

I Riksantikvarieämbetets yttrande över järnvägsplanen hävdar myndigheten att tillåtlighetsbeslutet bör kopplas till villkor för kulturmiljön. Bland annat nämns villkor om kompensationsåtgärder i yttrandet. Det är inte otänkbart att flera villkor kan komma att knytas till tillåtligheten.

Kulturmiljöunderlaget

Konsekvenserna i MKB:ns kulturmiljöbilaga sammanfattas föredömligt översiktligt och pedagogiskt i matriser för respektive område.

Linjen, Skansen Lejonet

Förslaget att låta tunneln gå igenom Gullberget är godtagbart under förutsättning att tunneln kan komma så lågt att förändringarna i topografin inte blir betydande. Även siktlinjer från Skansen skall bevaras. En visualisering från mark krävs för att förstå innebörden av den ändrade topografin vid Gullberget.

En övertäckning av tråget i dess anslutningar mot berget är en absolut förutsättning för att få en fungerande lösning på områdets framtida disponering.

Det måste säkerställas att det inte uppstår skadliga vibrationer på Skansen under utbyggnadstiden och under driftskedet.

Stationsläge Centralen med hamnstråket

I genomförandeskedet måste det vara en prioritering att ingrepp i befästningarna minimeras. Det är även av största vikt att fastställa hur man ska agera om man stöter på lämningar av stor betydelse.

Det är väsentligt att man snarast fastställer hur projektet ska skapa en positiv påverkan på hur man uppfattar riksintresset Göteborgs innerstad med det före detta befästningsstråket.

Bergslagsbanans station (byggnadsminne) tillsammans med dess kvarvarande parkmiljö med uppvuxna träd bör värnas i byggskede och i framtida planering av Station Centralen.

Stationsläge Haga kyrkoplan

Vi förutsätter att stationslägets geografiska nytta säkerställs genom kommande kollektivtrafik- och övrig trafikplanering, för att på det viset också fortsatt vara värd att ställas över riksintresset för kulturmiljön. Förvaltningen förväntar att ingreppet i Haga kompenseras med att t.ex. de lämningar som kommer fram vid utgrävningar görs synliga.

Stationsläge Haga kyrkoplan med omgivning

Kulturnämnden förutsätter att Kungsparken återställs efter att tunneln är byggd. Det

gröna stråket ingår i riksintresset och är ett signum för Göteborg. Kulturnämnden har i norr tidigare förordat alternativ med uppgång i/vid Smyrnakyrkan, i anslutning till redan hårdgjord yta.

Stationsläge Korsvägen med omgivning

Bland de byggnader som kan beröras av schaktningsarbetena finns byggnader från landeriperioden, från jubileumsutställningen 1923, ditflyttade äldre byggnader samt några från nöjesparkens första decennier. Dessa byggnader ska bevaras. De kan flyttas under byggskedet men ska återuppföras vid återställandet av området.

Arbets-tunneln som mynnar under Carlanderska medför att det blir ytterligare en tunnelmynning i den gröna slänten. Detta kommer att påverka intrycket av den monumentala sjukhusbyggnaden och det ställer krav på utformningen av tunneln.

Linjen, övrigt samt tekniska anläggningar

Generellt menar kulturnämnden att det är viktigt att tekniska installationer inte blir barriärer i gatumiljöerna eller att de bidrar till att skapa fragmenterade miljöer.

Det kan bli aktuellt med arkeologiska undersökningar i samband med anläggandet av de tekniska anläggningarna.

Arbets- och evakueringstunnlar

Generellt önskar kulturnämnden se omsorgsfullt utformade tunnelmynningar, vilka smälter samman med eller tillför något i de miljöer där de placeras.

Risk för vibrationsskador under byggtid måste utredas.

Vid Rosenlund görs en ny öppning i bergväggen. Här måste säkerställas att inte befästningslämningar på Kungshöjd tar skada.

Vid Annedal hamnar utfarten i en befintlig tunnel. Själva tunnelmynningen påverkar inte kulturmiljön, men i genomförandeskedet tillkommer tunga transporter i en känslig miljö. Det är i nuläget inte möjligt att ta ställning till konsekvenserna för den värdefulla kulturmiljön längs utfartsvägen.

Vid Korsvägen tillkommer, som beskrivs ovan, ytterligare en tunnelmynning i slänten vid Carlanderska. Läget ställer krav på anpassning i utformningen.

Serviceschakt/utrymningsvägar (för fotgängare)

De föreslagna lägena fungerar ur kulturmiljöperspektiv. Det är till stadsmiljöns fördel om de utformas så att de antingen är mycket väl anpassade till miljön där de placeras, eller att de tillför något till miljön.

Ventilationsschakt

Med anpassning är placeringarna lämpliga ur ett kulturmiljöperspektiv. På Otterhällan förordas lösningen där ventilationsschaktet integreras med en brandvägg.

Schakt inom stationslägena

Med stor omsorg om placering och utformning kan man sannolikt hitta goda lösningar som kan tillföra något i stationsmiljöerna. Planhandlingens illustrationer av brandgas- och tryckutjämningschakt visar på lösningar som visserligen är ganska diskreta i sin formgivning men som inte heller tillför några skönhetsvärden i stadsmiljön.”

Minoriteten i Kulturnämnden (FP, M och KD) delar i stort kulturförvaltningens förslag till yttrande men vill för två områden göra särskilda markeringar: De föreslagna stationslägena förutsätts vara baserade på bedömningar som pekar på att områdena är bäst lämpade för stationslägena, i ett projekt av denna dignitet är de konsekvenser som projektet får en del i grundförutsättningarna för Västlänken. De vill även betona vikten av att kulturhistoriskt känsliga miljöer på bästa sätt säkerställs och återställs efter

nödvändiga ingrepp och att Kulturförvaltningen finns med under hela processen i frågor som rör kulturmiljöperspektiv.

Kommentar:

Angående synpunkter om buller, tillgänglighet och byggtid se: *”Byggtid samt buller och vibrationer”* i sammanfattningen.

Dessutom finns kulturhistorisk kompetens upphandlad för att bättre belysa hur de befintliga kulturhistoriska värdena kan skadas minimalt och utvecklas.

En övertäckning av tråget närmast öster om Gullberget ingår inte i järnvägsplanen och är inte finansierad i dagsläget. Diskussioner pågår både om vilken miljöpåverkan detta ger och kostnaden. Detaljplanen möjliggör en övertäckning. Till granskning föreslås handlingarna kompletteras med visualisering över Skansen som visar förslaget utan överdäckning, samt visualisering över tunnelmynningen i Almedal.

Trafikverket och staden har kontinuerlig avstämning med Länsstyrelsen om befästningarna och inverkan på dessa.

Angående hantering av eventuella skador på fastigheter, se *”Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare”* i sammanfattningen.

Alternativ med en uppgång vid Smyrnakyrkan har undersökts i tidigt skede av processen och av två skäl inte tagit med i detaljplanen för järnvägstunneln. Det finns tekniska svårigheter att ansluta med en gen och trygg underjordisk koppling till en uppgång i detta läge. Vidare kommer en stor majoritet av Västlänkens resenärer som byter till buss och spårvagn i Haga åka västerut för att nå till sitt slutliga mål. Att rikta uppgången mot öst bedömdes därmed negativt ur resenärsperspektiv.

SBK/Projekt Västlänken arbetar med att förstärka framtida kollektivtrafikbytespunkt i Haga. Planeringen av anläggningen ovan mark redovisas i detaljplan för stationsområdet.

Arbete med att specificera kompensationsåtgärder och att lyfta fram befästningarna pågår.

I Kulturmiljöbilagan till miljökonsekvensbeskrivningen föreslås åtgärder i syfte att undvika betydande miljöpåverkan. Dessa kommer att arbetas in i detaljplanerna för de olika stationerna, samt i linjeplanen i det fortsatta arbetet.

För kommentar till synpunkt om utformningen på tekniska anläggningar, se under rubriken *”Tekniska anläggningar och stationsuppgångar”* i sammanfattningen.

Angående plankartan så är syftet med detaljplanerna att ge möjlighet att bygga en tunnel. Befintliga detaljplaner ovanpå tunneln fortsätter att gälla med sina byggrätter för befintlig bebyggelse. Det är Trafikverkets ansvar att utreda byggnaderna längs tunneln, inventera alla fastigheter som kan beröras och visa hur de ska skyddas.

Johannebergs Landeri har stort kulturhistoriskt värde och ingår i område av Riksintresse för kulturmiljövård. I samband med detaljplan för station Korsvägen kommer möjligt skydd för landeriet både under byggtid och efter att Västlänken är byggt att ses över.

Efter samrådet har arbetet med att gestalta till exempel arbetstunnlar fortsatt. Trafikverkets gestaltungsprogram beskriver hur de permanenta tunnelmynningarna skall gestaltas. En grundläggande utgångspunkt är att nya tunnelmynningar skall anpassas till omgivningen och göras så lite synliga som möjligt.

Detaljplanearbete pågår för Station Centralen. I förslag till samrådshandling anges att Bergslagsparken skall planläggas som parkmark. Träden i den östra delen av parken skyddas genom planbeteckning. En mindre del av byggnadsminnet i gräns mot

Bergslagsgatan föreslås planläggas som gatumark. Detta innebär att byggnadsminnet behöver omprövas. Övriga delar av byggnadsminnet är skyddat i detaljplan för nya Regionens hus.

6. Lokalnämnden

Har inget att erinra.

7. Stadsdelsnämnden Centrum

Tillstryker både Detaljplan för järnvägstunnel och Ändring av detaljplaner och lyfter fram förslagets positiva inverkan med avseende på förbättrade möjligheter till pendling med kollektivtrafik, förutsättningar för en hållbar stadsutveckling i områdena runt stationerna och närområdenas attraktivitet. Förvaltningens överväganden:

Tekniska anläggningar ovan mark

I några lägen kan de hindra överblicken av området och därmed bidra till otrygghet och osäkerhet i stadsrummet. Sammanhållna och överblickbara stadsrum är att föredra.

Konkurrensen om tillgängliga platser för människors vila och aktivitet i den täta stadsmiljön är stor. Tillgängliga platser för barn och vuxna får inte begränsas genom ogenomtänkta placeringar av tekniska anläggningar för Västlänken då det får betydelse för vardagsliv och för stadsmiljön.

Serviceschakt och utrymningsvägar

Kring serviceschakt och utrymningsvägar måste det finnas yta för räddningsinsatser i händelse av olycka. De ytor som behöver vara fria vid utrymning av tunnelsystemet måste vara bra fungerande platser integrerade i stadens vardagsliv.

Ventilationsschakt för luft respektive rökgaser

Ventilationsschakten bör generellt inte placeras där barn vistas ofta såsom vid skolgårdar, lekplatser och lättillgängliga gröna områden. Det är inte heller önskvärt att de placeras i tysta parkmiljöer, i områden med bra luftkvalitet eller där barn vistas under längre perioder.

Arbetsstunnlar och räddningstunnlar

Räddningstunnelmyningarna måste vara tillgängliga för räddningstjänsten vid olycka och området utanför dimensioneras utifrån detta behov. Ytornas vardagsanvändning måste samtidigt vara normgivande för platsernas gestaltning och rumsliga organisation.

Stationsuppgångar

Uppgångarna påverkar stadsutvecklingen i hög grad, dock framgår inte dess exakta lägen av det här behandlade ärendet. Stationsområdena måste fungera som socialt acceptabla och trygga miljöer även mellan tågen.

Genomförande

Hur lång tid och hur mycket trafik som genereras vid varje mynning framgår inte av planförslaget och ingår inte heller i detaljplanen. Olika delar av staden kommer växelvis att få stor påverkan av buller, vibrationer, byggdamm etc. under byggtiden.

Nordost om Station Centralen

Förvaltningen föredrar att området runt Skansen Lejonet täcks över för att kunna skapa sammanhängande stråk mellan Stampen-Gullbergsstrand-Gullbergsvass-Göta Älv. Även ljudmiljöer bör vara så det går att vistas vid förbipasserande tåg. Det är positivt om den järnvägsbro som ska gå över E6/E20 även kan kombineras med cykel- och gångförbindelse som knyter samman stadens östra delar med de västra och att arbeten i Olskroken aktivt arbetar för att minska trafikantlågningarnas barriäreffekt i området.

Station Centralen

De föreslagna placeringarna av uppgångar måste anpassas till Hisingsbrons landning, en nedsänkt E45 och kollektivtrafiken på markytan för att tillsammans ge en säker, självklar och överblickbar trafiksituation såväl som en sammanhållen stadsmiljö. Kring den nya stationen finns möjlighet att skapa plats för vila och rekreation i den annars hektiska och karga miljön. Den sporthall som rivs vid genomförandet av anläggningsarbetena behöver ersättas med en ny.

Mellan Station Centralen och Station Haga

Kanaltorget är en viktig plats för rekreation i området. Det är angeläget att kontakten med älven bibehålls.

Det är positivt att den räddnings- och arbetstunnelmynning för Götatunneln som finns på Skeppsbron kan samnyttjas för Västlänken.

För service/räddningsschakt vid Smedjegatan är det att föredra en placering i berget intill i stället för att splittra gaturummet med en liten, sluten byggnad.

Det är önskvärt att det ventilationsschakt som planeras på Otterhällan kan samordnas vid platsen för det närliggande service/räddningsschaktet för att undvika onödigt buller och luftföroreningar.

Den föreslagna tunnelmynningen vid Rosenlund bör flyttas för att inte inkräkta på den utveckling och den attraktiva plats i staden som området erbjuder.

Station Haga

Stationsuppgångarna bör finnas i området vid Vasagatan samt i Alléstråket med tydliga anslutningar mot kollektivtrafik respektive anslutande trygga stråk för vidare färd mot olika målpunkter.

Stationsområdet mellan Parkgatan och Allén riskerar att bli en öde otrygg plats utan befintliga målpunkter intill.

Lekplatsen och grönyrtorna på Hagaplan används flitigt varför placering av uppgångar måste noga studeras.

Vid de tekniska anläggningarna vid Hagaplan får inte trygghet, tillgänglighet och samspel mellan människor i parken försämrats. Kompensationsåtgärder för intrång i parken behöver planeras framför allt avseende barns tillgång till skyddade platser för lek i Vasastaden.

Mellan Station Haga och Station Korsvägen

Ventilationsschakt i Fogelbergspaken och vid Södra Viktoriagatan bör inte läggas i grönområden som används för rekreation, dialog med boende förespråkas.

Station Korsvägen

Lämpliga placeringar av uppgångar är vid Svenska Mässan (då målpunkter kan nås utan att passera spår och gator), i centrum av Korsvägen (för att underlätta byten), mot Södra Vägen norrut och vid Eklandagatans början. Stadsmiljön vid Korsvägen bör utformas för ett sammanhållet, överblickbart, tryggt och tydligt stadsrum. Zonerna i kanten kan förstärkas och gestaltas som mötesplatser. Det är viktigt att hållplatserna ger utrymme för större grupper av resenärer (så som skolklasser) utan att det blir trångt för övriga på hållplatsen. Uppgång vid Götaplatsen avråds då det krävs långa tunnlar. Schakt vid Näckrosdammen bör flyttas till platser som redan är förorenade med buller och avgaser, tex Korsvägen.

Sydväst om Station Korsvägen

Det kan ifrågasättas om de två räddnings- och arbetstunnlarna vid Södra vägen behöver mynna så nära varandra. Många skolklasser/familjer rör sig till målpunkter i området vilket måste tas till hänsyn.

Barnperspektivet

Det är positivt att rörligheten ökar för barn ur ett regionalt perspektiv, dock kommer konkurrensen om allmän platspark att öka. Schakt riskerar att skapa luftföroreningar, buller och försämrade miljö för barn och rörligheten för barn minskar vid ökad trafik. Ett tydligt barnperspektiv måste beaktas.

Jämställdhets- och mångfaldsperspektiv

Ur jämställdhetsperspektiv så ökar möjligheten för fritid och valmöjligheter för större grupper tack vare förbättrad kollektivtrafik. Det finns en risk att Västlänken inte tillräckligt stödjer en integration av stadens olika delar då de förbättrade kommunikationerna inte alls berör stadsdelarna i nordost, i sydväst eller på Hisingen.

För att stödja en sammanhållen stad och region krävs en medveten och riktad satsning på anknytande och kompletterande kollektivtrafik av andra slag i stationspunkterna för att knyta samman de olika delarna.

Trygghetsperspektiv

Trygghet och säkerhet bör beaktas vid områden kring stationer och schakt: Belysning, sammanhängande stadsrum och överblickbarhet lyfts fram. Miljöerna runt stationerna måste utformas med hänsyn till den regelbundna men glesa trafiken av lokaltåg.

Sociala konsekvenser

I den sociala konsekvensanalysen saknas analys av hur friytor i centrala staden används och vilken betydelse de har för vardagslivet, möten och välbefinnandet. Om staden ska nå det övergripande målet om 30 000 nya bostäder 2008-2020 så måste barnfamiljer aktivt välja att bo i tät stadsmiljö. Det är också viktigt att människors möjligheter i staden inte begränsas av dåliga provisoriska löningar under byggtiden.

Kommentar:

Angående synpunkter om buller, tillgänglighet och byggtid se: *"Byggtid samt buller och vibrationer"* i sammanfattningen.

Miljöerna runt stationerna hanteras i detaljplanearbetet för respektive station, vilka kommer att gå på samråd under hösten 2014 och våren 2015. Områdena måste både klara en dimensionerande maxsituation av resenärer samtidigt som de skall kännas trygga och smälta in i stadsmiljön på ett så bra sätt som möjligt.

För kommentar till synpunkt om utformningen på tekniska anläggningar, se under rubriken *"Tekniska anläggningar och stationsuppgångar"* i sammanfattningen.

Den sociala konsekvensanalysen har gjort bedömningen att lokaliseringen för ventilationsschakten i Fågelbergsparken och vid Södra Viktoriagatan inte skapar direkta intressekonflikter med det sociala livet i grönområdena. Angående dialogen med boende se under rubriken *"Kommunikation"* i sammanfattningen.

Västlänkens passage under Kanaltorget kommer inte att påverka platsens kontakt med älven.

Angående Västlänkens integrerande av stadsdelar så tar aktuella detaljplaner inte upp frågan om stationernas placering. Denna fråga utreddes i samband med planprogrammet, och det togs beslut om stationernas placering 2006.

Uppställningsytor för räddningstjänsten vid tunnelmynningarna kommer i första hand att finnas på befintlig gatumark. I de fall tunnelmynningarna finns på en parkeringsplats, räknas uppställningsytan på anslutande gatumark.

SBK/Projekt Västlänken har i val av uppgångar sett till att Haga Kyrkoplan påverkas i så liten utsträckning som möjligt av uppgångars läge och av ökat antal förbipasserande som dessa genererar. SBK/Projekt Västlänken arbetar med att förstärka framtida

kollektivtrafikbytespunkt i Haga. Planeringen av anläggningen ovan mark kommer att redovisas i kommande detaljplan för stationsområdet. I detta arbete är trygghetsaspekterna viktiga. Dessa behandlas i ett särskilt kunskapsunderlag.

Schakt för tekniska anläggningar är redovisad på plankarta och omfattar området som är norr och öster av uppgången vid Artisten.

I samband med detaljplan för station Korsvägen kommer Trafikverket och Trafikkontoret att simulera resenärernas rörelse på Korsvägen samt gång- och cykeltrafik på Korsvägen.

Stationslägena studeras i detalj i respektive stations DP. Station Korsvägen väntas gå på samråd under våren 215. Trafikverket och Trafikkontoret simulerar resenärernas rörelse på Korsvägen samt gång- och cykeltrafik på Korsvägen. Simuleringen kommer att visa vilka punkter är mest belastade och efter detta bedöma vilka uppgångar är nödvändiga.

Fler alternativ till arbets- och servicetunnlarna vid Södra vägen har funnits under projektets gång men förkastats av olika skäl, bland annat på grund av kommande bebyggelse.

Angående synpunkten om integrerad kollektivtrafik som binder samman staden så reglerar detaljplanen inte kollektivtrafikering.

En övertäckning av tråget närmast öster om Gullberget ingår inte i järnvägsplanen och är inte finansierad i dagsläget. Diskussioner pågår både om vilken miljöpåverkan detta ger och kostnaden. Eftersom frågan om finansiering av en eventuell övertäckning inte är löst tas övertäckning som parkmark bort i granskningshandlingen. En övertäckning på parkmark hade varit tvingande för kommunen att ordna under genomförandetiden. I granskningshandlingarna ges istället en möjlighet att bygga en övertäckning på Trafikverkets kvartermark (T).

Detaljplanearbete för station centralen pågår. Där föreslås nya ytor för vistelse i och med anslutning till stationens nya uppgångar, både torgytor, parkytor och inomhusmiljöer. I det pågående arbetet med stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet studeras också kopplingarna till övriga projekt i området. En tät dialog förs mellan detaljplanarbetena för Västlänken och stadsutvecklingsprogrammet. Diskussioner pågår kring ersättning av sporthallen i Gullbergsvass.

Ingen uppgång vid Götaplatsen planeras i nuläget. Granskningshandlingarna innehåller ingen uppgång vid Götaplatsen eftersom denna uppgång inte är aktuell i nuläget.

Arbetstunneln Rosenlund kommer att fungera som räddningsväg och servicetunnel när Västlänken är klar. Servicebilarna kommer att ge en knappt märkbar trafikökning i driftskedet. onsekvenserna av byggtrafiken utreds av Trafikverket. Arbetstunneln kommer istället att mynna på Stora Badhusgatan.

Ett alternativ till schakten för ventilation och service på Otterhällan har tagits fram och samrått i ett kompletterande samråd. Ventilationsschakt föreslås vid Pustervikskajen och serviceschakt vid Rosenlund. Detta ger möjlighet att ta bort schakten på Otterhällan. Granskningshandlingen föreslås förändras så att ventilationsschakt och serviceschakt på Otterhällan tas bort ur planförslaget.

En alternativ placering för ventilationsschaktet i Fogelbergsparken har prövats i ett kompletterande samråd. Denna placering ligger i kanten av parken och inkräktar inte på allmän platsmark park. Ventilationsschaktet vid Södra Viktoriagatan (Föreningsgatan) har fått en något annan placering men ligger fortfarande ej naturområdet.

Ventilationsschakten för Korsvägen har samlats vid Renströmsparken och vid Liseberg för att lämna Korsvägen fri att utformas på bästa sätt

Ett alternativ till placeringen av service- och räddningsanläggningen vid Smedjegatan har tagits fram och samrått i ett kompletterande samråd. En ny servicetunnel föreslås under Kvarnberget och befintlig port i berget vid Smedjegatan föreslås användas. I det kompletterande samrådet redovisades även ett annat förslag på placering av tunnelmynning Skår. Dock har ett ventilationsschakt, tidigare placerat på Otterhällan, föreslagits på platsen för det tidigare serviceschaktet.

8. Stadsdelsnämnden Majorna Linné

Tillstryker förslaget i sin helhet. Dock anser nämnden att flera aspekter måste tas till särskild hänsyn, framför allt att det behöver göras ordentliga konsekvensanalyser gällande arbetstunneln i Annedal, inte minst ur ett barnperspektiv. Nämnden vill att man i den fortsatta processen tar särskild hänsyn till det arbete och de åsikter föreningen "Bevara Annedal" framfört i samrådsförandet men nämnden vill även framhålla nödvändigheten av arbetstunnlar då de effektiviserar byggtiden.

Majorna-Linnés Stadsdelsförvaltning svarar på förslaget utifrån hur det berör de som lever och verkar i Majorna-Linné. I arbetet med att ta fram förslaget har förvaltningen inte varit med i den utsträckning som önskats, men ser hoppfullt på bättre samarbete i framtiden. Nämnden vill att man tar hänsyn till förvaltningens följande påpekanden:

- Förslaget behandlar inte konsekvenser under byggtiden, utan i princip bara då tunneln är i drift men förvaltningen väljer ändå att till viss mån försöka belysa konsekvenser under byggtiden.
- Servicetunnel A3 finns inte med i de utvalda områden som anses mest berörda. Dock riskerar arbetstunneln att få stora negativa konsekvenser på den idag lugna Brunnsgatan och Brunnstorget. Framför allt för barn i området och även vid Haga station riskerar att drabbas av en otrygg trafikmiljö.
- Det är viktigt att värna om parkmarken vid Haga då det är ont om grönytor i området vilket kommer att bli än mer efterfrågat vid förtätning av staden.
- Avsaknaden av bostäder och service vid de tänkta uppgångarna i Haga leder till trygghetsproblem både under byggtiden och efter färdigställande.
- Ventilationsanläggningarna i Vasaallén riskerar att ta yta från cykelparkeringar och bryta den visuella kontinuiteten på allén vilket även kan få negativa konsekvenser ur ett trygghetsperspektiv.
- Effekten av att befintliga gamla träd försvinner är långvarig och påverkar upplevelsevärdet för parkområdet.
- Hur cykelstråk hanteras under byggtiden är avgörande för om förslaget kan få negativa konsekvenser för miljön, om många väljer bort cykel till förmån för bil.
- Anläggningstiden upplevs längre ur ett barns perspektiv. De är också känsligare för luft- och ljudföroreningar. Säkerheten för barn är en central aspekt.
- Förslaget kan få negativa konsekvenser utifrån att många kvinnor upplever otrygghet utomhus, då stationsuppgång vid Haga väntas hamna i parkstråk.

Kommentar:

Angående synpunkter om buller, tillgänglighet och byggtid se: *"Byggtid samt buller och vibrationer"* i sammanfattningen.

Staden arbetar i projekt Västlänken med att minimera eller på annat sätt kompensera förlust av parkmarken i Haga samt med att förstärka framtida kollektivtrafikbytespunkt i Haga. Planeringen av anläggningen ovan mark kommer att redovisas i kommande detaljplan för stationsområdet. I granskningshandlingen kommer en särskild bestämmelse att ange att den särskilt värdefulla parkmiljön inklusive trädbestånd ska

bevaras så långt som möjligt. I detta arbete är trygghetsaspekterna viktiga. Dessa behandlas i ett särskilt kunskapsunderlag.

Stadsdelsförvaltningarna är alltid välkomna under samrådsskedet också men förutom det har vi haft ett antal möten med dessa men här kan vi säkert bli bättre.

Parallellt med arbetet för detaljplaner för Västlänken pågår arbete på stadsbyggnadskontoret med hur staden kan kompletteras med nya bostäder och verksamheter. Detta gäller inte minst de ytor som ligger i närheten av uppgångar till stationerna.

Angående kommentar om arbetstunnel vid Muraregatan, se ”Arbetstunnel i Annedal, A3”, i sammanfattningen.

Miljöerna runt stationerna hanteras i detaljplanearbetet för respektive station vilka kommer att gå på samråd under 2014 och 2015. Områdena måste både klara en dimensionerande maxsituation av resenärer samtidigt som de skall kännas trygga och smälta in i stadsmiljön på ett så bra sätt som möjligt. Angående de tekniska anläggningarnas placering och utformning se under rubriken ”Tekniska anläggningar och stationsuppgångar” i sammanfattningen.

Åtgärder för att minska de negativa konsekvenserna arbetas in i MKB, bland annat pågår arbete med träd- och kulturmiljöfrågor.

Granskningshandlingen kompletteras med en bestämmelse som anger vilka träd som ska ersättas.

9. Stadsdelsnämnden Örgryte-Härlanda

Tillstyrker, med beaktande av framförda synpunkter, gällande detaljplan för järnvägstunneln Västlänken. Nämnden godkänner förvaltningens följande yttranden. Förvaltningen:

- anser att tunnelmynningen vid Skansen Lejonet visuellt förvärrar situationen vad gäller upplevda barriärer till Gullbergsvass och Gamlestaden, men bedömer att tillgängligheten kommer vara likvärdig dagsläget, upplevelse av ytterligare en barriär bör minimeras.
- poängterar att planhandlingarna inte ger förslag på kompensationsåtgärder för att lösa framtida barriärer mellan Örgryte-Härlanda och dess omgivande stadsdelar, vilket bör redovisas.
- anser att man angående arbetstunnel vid St Sigfridsgatan under byggtiden skall ta stor hänsyn till Skårskolan och Hackspettgatans förskola. Dessa bör t.ex. informeras om tid för sprängning.
- anser att schaktmassor bör transporteras via Sankt Sigfrids parallellgata förbi Eklandia fastighets AB direkt ut mot Kallebäcksmotet och riksväg 40 för att minimera belastning på lokalgator.

Kommentar:

En övertäckning av tråget närmast öster om Gullberget ingår inte i järnvägsplanen och är inte finansierad i dagsläget. Diskussioner pågår både om vilken miljöpåverkan detta ger och kostnaden. Detaljplanen möjliggör en övertäckning.

Angående synpunkter om buller, tillgänglighet och byggtid se: ”Byggtid samt buller och vibrationer” i sammanfattningen.

Kompensationsåtgärder kommer att föreslås i granskningshandlingarna (I mkb:n). Ansvar beskriver i genomförandeavtalet.

10. Räddningstjänsten

Skriver att i anslutning till varje tunnelmynning, infarter till arbets-/servicetunnlar samt utrymnings-/insatsschakt skall det finnas möjlighet till uppställning av räddningsfordon. Denna yta skall omfatta minst 500 m². Denna yta kan med fördel samutnyttjas med annan normal verksamhet. Tillgängligheten skall dock säkerställas på ett lämpligt vis. I anslutning till de ovan nämnda platserna erfordras tillgänglighet till vatten för brandsläckning, kapaciteten på dessa brandposter är ännu inte fastställt.

Räddningstjänsten deltar aktivt i Trafikverkets arbete med framtagande av järnvägsplanen. I detta arbete behandlas dessa frågor och det sker på ett konstruktivt sätt. Räddningstjänsten förordar en enhetlig lösning med servicetunnel längs hela Västlänkens sträckning. Av olika skäl så har detta inte kunnat tillgodoses, men Räddningstjänsten framhåller att en enhetlig lösning för utrymning och insats är enklare att förhålla sig till.

Kommentar:

Staden har detlagit i arbetet gällande utrymningsyta och det har konstaterats att erforderliga ytor finns i anslutning till schakten, främst på gatumark.

11. Västtrafik

Har generellt inget att erinra emot förslagen vad beträffar sträckning, djup och utbredning men har följande synpunkter angående stationslägena:

- Planförslaget avseende Station Centralen norr om Nils Ericson Terminalen är otydligt i sin utformning och placering av allmän- respektive brandgasventilation. Det ges heller ingen inblick i hur omfattande intrånget i fastigheten kv Gullbergsvass17: 1 beräknas bli.
- Västtrafik förutsätter att största möjliga hänsyn tas Nils Ericsonsterminalen inklusive dess källarplan som innehåller omfattande tekniska utrymmen, och att terminalen kan trafikeras fullt ut under och efter byggtid.
- Västtrafik arrenderar fastigheten kv Gullbergsvass 703:7, som används till avstigning, angöring och korttidsreglering. Ytan är hårt belastad i högtrafik och eventuella ingrepp måste göras med omsorg.
- Arrendeavtal för fastigheten kv Heden 704:24 (Servicebyggnad vid Korsvägen) saknas i bilaga 6 varför bilagan lämpligen kompletteras med denna uppgift. Västtrafik förutsätter att servicebyggnaden kan nyttjas fullt.
- Innan detaljplanerna antas ska avtal tecknas mellan Göteborgs Stad, Västtrafik och Trafikverket angående ansvar för och ägande av olika delar av de blivande stationerna. Västtrafik önskar tidsplan för när förhandlingar gällande avtalsarbetet förväntas påbörja.
- Västsvenska Paketet finansierar ersättning till fastigheter och tomträttsinnehavare vilka berörs av Västlänken.

Kommentar:

Delar av Nils Ericson Terminalen behöver tas ned i samband med byggnationen av järnvägstunneln vilket innebär att dagens trafikering kommer att påverkas. En fortsatt dialog kommer att föras mellan staden, Trafikverket, och Västtrafik angående terminalen och dess funktion. Detsamma gäller de ytor på fastigheten Gullbergsvass 703:7 som kommer att påverkas.

Angående hantering av ersättning till fastighetsägare, se ”Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare” i sammanfattningen.

Förhandlingar är påbörjade mellan Trafikverket, staden och Västtrafik angående ägande av stationerna.

Lista med arrendeavtal kommer att kompletteras. I planarbetet kommer man att ta hänsyn till alla befintliga avtal och i samband med detta göra nya arrendeavtal.

Granskningshandlingarna föreslås kompletteras med förtydligande karta över området avseende ventilationsanläggningar.

12. Göteborgs Energi AB

Med dotterbolag, upplever att meningen på sidan 9 i samrådshandlingen ”Trafikverket ansvarar för att utreda ledningar som finns i mark” känns otydlig. Koncernen vill förtydliga att Göteborgs Energi skall beredas möjlighet att aktivt medverka vid Trafikverkets utrednings-, konstruktions- och projekteringsarbeten för ledningar och anläggningar som skall ny- och omläggas. Göteborgs Energi vill också förtydliga att det är Trafikverkets ansvar att säkerställa dessa markförlagda ledningars funktion. Här följer svar från respektive ledningsägare:

EL:

GENAB konstaterar att det identifieras flera konflikter för sina ledningar och anläggningar som idag är bl.a. skyddade med ledningsrätt och linjekoncession. Vad gäller Arbetstunnel A3's utlopp Haga vid hörnet av Brunnsgratan/Muraregatan så accepterar inte GENAB den placering som redovisas i underlaget. Genab måste ha full tillgänglighet till station K2. Detta har även framförts vid ett möte med Trafikverket den 11/9.

Fjärrkyla:

Inget att erinra.

Fjärrvärme:

Ändringen av detaljplanerna för järnvägstunneln Västlänken och dess tunnelmynningar och schakt påverkar befintliga fjärrvärmeledningar i mer eller mindre omfattning. Göteborgs Energi är behjälplig Trafikverkets konsulter med inventering och eventuella omläggningar av befintliga fjärrvärmeledningar som kan beröras av anläggandet av Västlänken. När det gäller de föreslagna lägena för ventilationstornen får den fortsatta projekteringen bedöma om omläggningar av befintliga fjärrvärmeledningar krävs. Göteborgs Energi önskar att de olika konsultbolagen samarbetar över sina gränser för att undvika att fjärrvärmeledningarna läggs om två gånger inom en kort tidsrymd. Ett flertal av dessa fjärrvärmeledningar kan det endast göras kortare avbrott för inkoppling under den varma tiden av året (juni-augusti). Tidpunkten kan också påverkas av om fjärrvärmen utnyttjas för fjärrkyla produktion, som framför allt utnyttjas under sommarmånaderna.

Vi vill uppmärksamma på att arbetstunnel A3 – Arbetstunnel/Utrymning Haga (Hörnet av Brunnsgratan/Muraregatan) kommer att placeras i närheten av befintlig fjärrvärmetunnel. I bergkarteringsarbetet vid byggandet av fjärrvärmetunneln konstaterar vi att här finns bland annat en mylonit-zon vilken gör att vi vill detaljdiskutera utformningen av arbetstunneln för att säkerställa befintlig fjärrvärmebergstunnelns nuvarande situation och att det inte på något sätt förändras vad gäller t.ex. grundvattensituation eller liknande.

Opto:

Inget att erinra

Gas:

Inget att erinra.

Kommentar:

För kommentar angående A3, se ”Arbetstunnel i Annedal, A3”, i sammanfattningen.

13. Göteborgs Hamn AB (GHAB)

Har inga synpunkter på planförslagen men vill informera om att bolaget diskuterar med Trafikverket och Göteborgs Stad om att bolaget ska ta hand om stora delar av de massor som blir över när tunneln ska byggas. För att projektet ska kunna genomföras enligt beskriven tidplan är det viktigt att arbetet med fördjupning av översiktsplan för områdena Torsviken och västra Arendal prioriteras och behandlar utfyllnad av nya hamnområdet med så väl massor från Västlänken som förorenade massor från de underhållsmuddringar som GHAB gör var 3-4 år. Underhållsmuddringarna är nödvändiga för att upprätthålla korrekt vattendjup vid kajer och farleder inom Göteborgs hamnområde. Om inte tillräckligt stora ytor för att kunna hantera både massor från Västlänken och förorenade muddermassor tas med i fördjupningen av översiktsplan för Torsviken och västra Arendal så måste GHAB prioritera och tvingas då prioritera omhändertagande av förorenade muddermassor då det ligger inom bolagets ansvarsområde. Detta ärende har inte behandlats av bolagets styrelse.

Kommentar:

Yttrandet är vidarebefordrat till Trafikverket.

14. Innerstaden GBG AB

Ställer sig mycket positiva till hela infrastrukturprojektet men har synpunkter på en teknisk lösning samt på organisering, uppträdande och dialog inför och under byggfasen. Pågående sker en upprustning av stadsdelen Rosenlund med projektnamn ”Ett blomstrande Rosenlund” med mål att bygga bort sociala problem i området. Västlänkens Arbetstunnel med tung trafik som planeras går inte i linje med den tänkta utvecklingen i Rosenlund. Kritik framförs mot konflikten mellan projekten och kommunikation. En annan lösning för tunneln bör sökas enligt yttrandet. En dialog mellan det lokala näringslivet och projektledningen eftersöks för att minimera olägenheter som kan uppstå i form av damm, nedsmutsning, buller etc.

Kommentar:

Arbetstunneln Rosenlund kommer att fungera som räddningsväg och servicetunnel när Västlänken är klar. Servicebilarna kommer att ge en knappt märkbar trafikökning i driftskedet. Konsekvenserna av byggtrafiken utreds av Trafikverket. Arbetstunneln kommer istället att mynna på Stora Badhusgatan.

15. Business Region Göteborg,

Anser att Västlänken är en förutsättning för att regionförstoringen kan realiseras och välkomnar förslagen till ändring av detaljplan och ny detaljplan som banar väg för projektet.

Kommentar:

Noteras.

16. Göteborgsregionen

Poängterar betydelsen av att Västlänken byggs eftersom projektet har stor betydelse för Göteborgsregionens och hela Västsveriges utveckling. GR delar bedömningen att nollalternativet har hämmande effekter på den regionala utvecklingen. Intentionerna i GR:s strategidokument förutsätter att Västlänken byggs och bidrar till regionens tillgänglighet. GR ser positivt på att:

- de tre stationerna ges möjlighet att byggas med två plattformar och fyra spår i detaljplanerna/samrådshandlingen.
- Den samverkande arbetsformen mellan staden och Trafikverket består under framtida byggandet av Västlänken för att minimera störningar och olägenheter för boende och de som rör sig i det berörda området under byggtid.

Kommentar:

Angående antal plattformar så hanteras frågan både i detaljplanearbetet och i ordinarie linjearbete.

17. Kretslopp och vatten

Vill bli kontaktade angående det befintliga avtalet för återvinningsstationen på Haga Kyrkogata. Liksom vara med i en diskussion om vad som händer med stationen under och efter byggperioden. Förvaltningen kommer, som det ser ut i dagslaget, ta över markavtalen för återvinningsstationerna från Renova vid årsskiftet 2014/2015.

Under byggperioden av tunneln är det viktigt att säkerställa att avfallshanteringen i områdena kring byggplatserna fungerar, så att t.ex. inte viktiga genomfarter hindras eller vändplaner tas bort. Kontakta gärna kretslopp och vatten vid funderingar kring dagens avfallshantering.

Ledningsflytt

Kretslopp och vatten har i planerad linje för Västlänkens järnvägstunnel och dess närhet ett omfattande befintligt ledningsnät. Med avseende på då många stora och komplexa kommande byggnationer i Västlänkens område, så som Hisingsbron, sänkning av E45 etc. så är det av yttersta vikt att projekten samordnar ledningsflytt för att undvika att ledningar flyttas flera gånger. Flytt av ledningsnätet är komplext och kommer att innebära stora utmaningar och innefattar flytt av ledningar innan byggnation, temporära lösningar under byggtid samt det permanenta läget. Projekten skall gemensamt ta fram ledningsstråk och dessa skall fastställas genom u-områden på aktuella plankartor. Förberedande arbeten med ledningsflytt i Västsvenska Paketet påbörjas redan 2015-2016 och det är viktigt att Trafikverket i ett så tidigt skede som möjligt hittar permanenta placeringar av ledningarna så att erforderliga u-områden kan implementeras i plankartorna. Utan u-områden i plankartan i ett tidigt skede blir det mycket svårt att hitta tillfredställande ledningslägen under pågående entreprenad. All ledningsflytt skall stämmas av i god tid och godkännas av kretslopp och vatten.

Inom planerade öppna schakt och tråg finns ett omfattande befintligt VA-ledningsnät. Både temporära och permanenta ledningsflyttar är komplexa och planering för tillfällig försörjning för boende i närheten måste säkerställas innan arbete påbörjas.

Följande punkter är av stor vikt gällande ledningsflytt och måste lösas:

- Samsyn mellan projektägarna gällande ett sammanhängande ledningsnät i området utmed Västlänkens järnvägstunnel.
- U-områden måste fastställas i ett så tidigt skede som möjligt. Vid flytt av ledningar till nytt läge måste erforderligt arbetsutrymme finnas på var sida om ledningarna, som sedan fastställs som u-områden i plankartan.
- Kapacitet på planerat ledningsnät måste ha likvärdig hydraulisk kapacitet med det befintliga ledningsnät som ersatts. Vid ledningsflytt kan större dimensioner än befintliga vara aktuella för att uppnå likvärdig kapacitet. Ledningsnätet för spill- och dagvatten skall i längsta möjliga mån fungera med självfall.

- Temporär försörjning av dricksvatten och avledning av spill- och dagvatten under byggtid måste av Trafikverket nogt planeras och godkännas av kretslopp och vatten innan byggnation påbörjas.

Trafikverket ansvarar för projektering av ledningsflytt, vilket regelbundet stäms av med kretslopp och vatten. All projektering gällande den allmänna VA-anläggningen skall granskas och godkännas av kretslopp och vatten.

Ledningsflytt utförs av Trafikverket i samråd med kretslopp och vatten. Både permanent och tillfällig ledningsflytt skall godkännas av kretslopp och vatten innan ledningsflytt påbörjas.

Kommentarer gällande planbeskrivningen

På sidan 14 i planbeskrivningen listas vad som krävs för att skydda staden ovanpå tunneln. I denna lista saknas prövning av placering av de tekniska anläggningarna mellan tunneltak och marknivå. Då ledningsflytt är en stor fråga i detaljplanen bör även detta prövas. På sidan 42 i planbeskrivningen står följande: "*Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med Trafikverket avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Avtal avseende omläggning av ledningar ska tecknas mellan ledningsägaren och Trafikverket. I avtalet regleras antaganden såsom kostnader, utförande samt eventuell ansökan om ledningsrätt.*" Avtalets grund bör förtydligas genom att sista meningen byts ut med följande text: "Överenskommelsen kring kostnader och utförande som finns i Blockavtal 1 ska ligga till grund för tillkommande avtal mellan parterna."

Kommentarer gällande plankartan

U-områden: Samtliga ledningsstråk finns idag ej framtagna, vilket innebär att plankartan måste kompletteras med u-områden till granskningshandlingen. I dagsläget finns två områden på plankarta 3 av 5 där u-områden kommer att begäras. För u-områdenas ungefärliga placering, se bilaga 1 och 2. Exakta lägen och utbredning för u-områdena skickas separat i dwg-format till Stadsbyggnadskontoret.

Konflikter

Planerad arbetstunnel med uppgång i området runt Muraregatan ligger i konflikt med befintlig VA-anläggning. Läge för arbetstunnel bör ändras.

Berganläggning

Inom planområdet finns sekretessbelagda berganläggningar tillhörande Gryaab. Den skyddszon som redovisas runt järnvägstunneln i planhandlingarna kolliderar med befintlig berganläggning och dess ledningsrätt. Gryaab och kretslopp och vatten kommer att ansöka om ledningsrätt där detta saknas. Det är viktigt att Trafikverket i ett så tidigt skede som möjligt förvissar sig om bergtunnelns läge för att säkerställa att fysisk konflikt mellan de två tunnlarne inte uppstår. Arbeten skall utföras så att skador ej uppkommer på berganläggning eller i berganläggningens installationer. Kontakt med kretslopp och vatten skall ske i god tid innan sprängning påbörjas för instruktioner gällande restriktioner samt förbesiktning av berganläggning och dess installationer.

Dagvatten

Det är viktigt att Västlänkens planerade skydd mot översvämning harmoniserar nivåmässigt med omkringliggande planerad och befintlig infrastruktur och bebyggelse. Ett högvattenskydd för Västlanken får inte skapa översvämningssproblematik i andra delar av närområdet. Dagvattenhanteringen bör ske enligt detaljplanens dagvattenutredning utförd av Norconsult, daterad 2013 -09-10.

Ekonomi

Samtliga kostnader för planering, projektering och utförande av ledningsflytt bekostas av Trafikverket.

Kommentar:

Angående kommentar om arbetstunnel, se ”*Arbetstunnel i Annedal, A3*”, i sammanfattningen.

Trafikverket har tagit fram ett material som redovisar nya lägen för de ledningsstråk som måste flyttas på grund av Västlänken. Arbetet har skett i samarbete med alla ledningsägare inklusive Kretslopp och vatten. Granskningshandlingen föreslås kompletteras med u-områden i de lägen där nya ledningar placeras på kvartersmark.

Angående trafikmängder under byggtid se: ”*Byggtid samt buller och vibrationer*” i sammanfattningen.

Dagvattenutredningen har reviderats efter samrådet och kommer att finnas med i planhandlingarna till granskningen.

Diskussion pågår mellan kommunen och Trafikverket gällande Hagaparken avseende vilka ytor i som behöver tas i anspråk under byggtiden och lokalisering av permanenta tekniska anläggningar. Framtida utformning av Haga Kyrkogata är inte heller klar. I dagsläget ser inte återvinningsstationen ut att påverkas men om så blir fallet kommer uppsägning att ske i enlighet med arrendeavtalet.

I listan om vad som krävs för att skydda staden ovanpå tunneln läggs till en punkt om att detaljplanen också ska möjliggöra nya ledningsdragningar.

Blockavtal 1 är mellan kommunen och TrV och kan inte ligga till grund för avtal mellan TrV och andra ledningsägare.

För kommentar angående skador på anläggning se ”*Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare*” i sammanfattningen.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

18. Länsstyrelsen

Anser att samrådet är välskrivet och lätt att ta till sig men att detaljplanen saknar flera viktiga delar. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är inte fullständig och underlagsrapporter saknas vilket i sin tur medför att planbeskrivningen och plankartan inte är färdigställda. Länsstyrelsen har i dagsläget därför svårt att göra en helhetsbedömning av förslaget. Länsstyrelsen ser stora problem med att detaljplanerna för linjen är så pass långt före järnvägplanen. Otakten medför att väsentliga delar av järnvägsplanens innehåll och dess underlag riskerar att inte kunna arbetas in i detaljplanen.

Länsstyrelsen bedömer frågor som berör

- hälsa/säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion
- riksintresse för kulturmiljövård och kommunikation
- miljökvalitetsnormer för vatten och luft

Motiv för bedömningen

Riksintresse- kulturmiljövård: Byggnationen av järnvägstunneln kommer att medföra betydande, kanske påtagliga, skador på flera av de kulturmiljövärden som lyfts fram som uttryck för riksintresset såsom Skansen Lejonet, befästningslämningarna, Haga kyrkoplan och landerierna. Länsstyrelsen är medveten om att det till stor del beror på att miljökonsekvensbeskrivningen omfattar största möjliga påverkan inom det område som detaljplanen medger.

Det är av största vikt att åtgärder för kulturmiljövärden och kompensationsåtgärder arbetas in i förslaget så att påverkan på riksintresset hanteras acceptabelt. Länsstyrelsen uppmanar Göteborgs Stad till tät kontakt med Länsstyrelsen samt att ha ett tydligt samarbete med Trafikverket för fördjupad kunskap inom området. Vidare behöver ansvarsfrågor mellan Göteborgs Stad och Trafikverket tydliggöras för skador som kan komma att uppstå under byggskedet och kommande driftsskede. Länsstyrelsen efterfrågar också en redovisning av hur kulturmiljövärdena kan förstärkas och utvecklas, till exempel hur befästningslämningarna kan integreras i järnvägsanläggningen.

Natura 2000- Säveån: Det måste framgå tydligare på vilka objektiva kriterier bedömningen om att Säveån inte kommer att påverkas grundas.

Riksintresse för kommunikation - kombiterminal vid Gullbergsvass

Enligt Länsstyrelsen behöver Kombiterminalen omlokaliseras vid bygget av Västlänken. Frågan behöver redovisas i detaljplanen.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion: Länsstyrelsen kan inte bedöma planen ur hydrogeologiska eller geotekniska aspekter då ännu inget underlag tagits fram. Det är viktigt att eventuellt höjda yt- och grundvattennivåer som en följd av klimatförändringar beaktas vid bedömningen, det behöver framgå vilken nivå Västlänken kommer att dimensioneras för.

Farligt gods transporteras på såväl E6, Västkustbanan och Kust till Kustbanan, vilka alla påverkas av Västlänken. Enligt Länsstyrelsens riskpolicy ska riskhanteringsprocessen beaktas vid framtagande av detaljplaner inom 150 meter ifrån en farligt godsled.

Detaljplanerna behöver ta hänsyn till Trafikverkets riskanalys resultat. Länsstyrelsen anser att man i kommande material behöver beskriva riskkällan och bedöma hur/om den kan påverka anläggningen. Vid bedömning ska hänsyn tas till ett scenario med två fyrspårsstationer samt en sexspårsstation, då det påverkar den möjliga trafikeringen.

Planen behöver säkerställa att inte parkeringsytorna vid arbetstunnel A5 och A6 kommer att exploateras i en framtida förtätning av staden.

När det gäller buller är det viktigt att Stadsbyggnadskontoret preciserar vilka aspekter som avses då de skriver att "För vissa aspekter har inte effekt – och konsekvensbedömningarna kunnat fullföljas eftersom underlag saknas". Länsstyrelsen förutsätter att bedömningen av undersökningsbehovet med avseende på föroreningar omfattar hela planområdet. Skillnader i detaljplanens och järnvägsplanens utbredning behöver beaktas.

MKN vatten och luft: Länsstyrelsen kommenterar att underlag för dagvattenpåverkan och luftkvalitet i driftskede saknas.

Råd enligt 2 kap. PBL

Övergripande planering: Kopplingarna mellan Västlänken och omgivande infrastruktur, Bohusbanan, Västkustbanan och den framtida Götalandsbanan finns inte med i förslaget till Nationell plan för infrastruktur 2014-2025. Detaljplanen bör tydliggöra huruvida kopplingarna är möjliga att genomföra samt att finansiering ännu saknas.

Detaljplanen bör redovisa de fysiska begränsningarna för fler spår i Mölndalsåns dalgång och hur detaljplanen överensstämmer med det pågående arbetet med *Översiktsplan för Göteborg och Mölndal, fördjupad för Mölndalsåns dalgång*.

Underlagsrapporter: Utöver utredningar som informerats om att de skall kompletteras så saknar Länsstyrelsen följande underlag:

- Underlagsrapport övergripande trafikanalys Göteborgs Stad, med avseende på att redovisa alternativ till vägtunneln vid Korsvägen.
- Underlagsrapport rörande utformningsprinciper och kapacitetsberäkningar för stationen vid Göteborgs Central för att tydliggöra bedömningen att sex spår inte behövs.

Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning: Är tydligt redovisad och väl motiverad, när resultat föreligger från arkeologiska förundersökningar förutsätter Länsstyrelsen att dessa inarbetas i planhandlingarna och konsekvensbedöms i MKB:n.

Naturmiljöutredning för Västlänken i Göteborg: Håller en god kvalitet för de delar som har inventerats. Det bör utföras kompletterande undersökningar ur naturvärdes- och artskyddsperspektiv inom de områden som omfattas av planområdet men som inte har undersökts. Vidare saknar Länsstyrelsen en beskrivning av Göta älv och påverkan på denna.

Dagvattenutredning till detaljplan: Beskriver tydligt uppdelningen mellan detaljplan och järnvägsplanen. Utredningen är utförlig och redovisar alternativa lösningar, men inte vilka av dessa som förordas. Länsstyrelsen saknar information om de föreslagna lösningarna även fungerar under den kalla årstiden, särskilt analys av biofilterdiken. Länsstyrelsen har noterat att aktuell utredning ännu inte är inarbetad i MKB:n utan kommer bedömas och beskrivas först i den fortsatta processen.

Nulägesbeskrivning (år 2011) av luftkvaliteten: För att öka förståelsen och jämförbarheten för läsaren önskar Länsstyrelsen att beskrivningarna för NOX respektive PM10 i avsnittet ”Metod haltberäkningar” är mer likartat uppbyggda.

Trafikbullerutredning: Rapporten beskriver ljudmiljön för detaljplanerna vid Västlänkens tunnelpåslag i nuläget, med Västlänken samt nollalternativet. Aktuell utredning kallas för steg 1, Länsstyrelsen saknar en redovisning av vad som ska utredas ytterligare. Länsstyrelsen uppfattar att det är vissa osäkerheter i materialet med avseende på trafikunderlaget som ligger till grund för beräkningarna.

Detaljplaner för järnvägstunnel, Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys (2013-09-02)

Länsstyrelsen anser att underlagsrapporten kan ligga till grund för aktuell MKB. För stationerna och järnvägsplanen förutsätts dock nya underlagsrapporter tas fram, vilket framgår tydligt i underlagsrapportens avgränsning.

Kommentarer på MKB:n: Länsstyrelsen anser att det är tveksamt om MKB:n i sin helhet uppfyller kravet i miljöbalkens 6 kap 7 § punkt 2, som anger att en MKB ska innehålla ”en beskrivning av de åtgärder som planeras för att skadliga verkningar ska undvikas, minskas eller avhjälpas...” Av förslaget framgår att Göteborgs Stad har för avsikt att inarbeta åtgärderna i framtida skeden av processen. Länsstyrelsen vill framhålla att ovanstående är ett krav för att MKB ska kunna anses uppfylla kraven i 6 kap.

Kulturmiljö: MKB:n bör ge en korrekt redovisning av riksintresset Skansen Lejonet. Vissa textpartier i MKB:n, särskilt avsnittet 14.2, är innehållsligt tunga och hade med fördel kunnat lättas upp genom underrubriker och användande av punktlistor. Vidare finns det vissa formuleringar som är felaktiga/oklart formulerade, se nedan:

- Länsstyrelsen ställer sig frågande till om uppgiften att Skansen Lejonet är, eller ska bli, kulturresevat är korrekt (sidan 67). På sidan 58 framgår att Skansen Lejonet är klassat som övrig kulturhistorisk lämning. Skansen har av Länsstyrelsen dock bedömts och klassats som fast fornlämning och äger därmed skydd enligt 2 kap. KML.
- På sidan 71 anges att samtliga landeribyggnader inom Liseberg skulle vara tillkomna i samband med jubileumsutställningen 1923. I kulturmiljöunderlaget står det tvärtom, att de båda manbyggnaderna är från 1700-talet. Handlingarna behöver därför justeras så att underlaget och MKB:n stämmer överens.

Frågan om skyddsåtgärder för att säkra kulturhistoriska värden, liksom kompensationsåtgärder, behöver överlag tydliggöras och inarbetas i planen och MKB:n. Länsstyrelsen vill informera om att f d Televerkshuset *inte* är ett statligt byggnadsminne, det är nu byggnadsminne. I MKB:n förutsätts att länsresidenset inte kommer att påverkas av projektet, Länsstyrelsen vill se på vilken grund denna bedömning vilar.

Översvämning: Länsstyrelsen förutsätter att Göteborgs Stad avser att arbeta in kommande utredning avseende översvämning och dagvattenhantering, där slutlig skyddsnivå kommer att föreslås.

Vatten: Länsstyrelsen uppfattar att det återstår en del arbete innan hanteringen av dagvattnet ovan mark är löst, till exempel val av dagvattenlösning.

I förslaget anges att Västlänken i drift inte förväntas påverka grundvattennivåerna. Länsstyrelsen undrar om det finns risk för påverkan av grundvattenkemi. Om det finns behov av åtgärder som exempelvis infiltration för att upprätthålla grundvattennivåerna i driftskede behöver detta beskrivas. Det hydrogeologiska underlaget finns inte framme, vilket behöver inarbetas i MKB.

Luft: I MKB:n på sidan 84 anges att; ”Av störst betydelse i detta projekt är MKN för kväveoxider och kvävedioxiderna samt partiklar.” Länsstyrelsen skulle vilja veta vad som ligger till grund för den bedömningen eftersom Länsstyrelsen är av en annan åsikt.

Förorenad mark: Länsstyrelsen förutsätter att bedömningen av undersökningsbehovet med avseende på föroreningar omfattar hela planområdet. Skillnader i detaljplanens och järnvägsplanens utbredning behöver beaktas. I det framtida arbetet behöver det förtydligas vilka föreskrifter som avses på sidan 92.

Naturmiljö: Eftersom konsekvenser för naturmiljön enligt Länsstyrelsens uppfattning inte beskrivs tillräckligt utförligt i nuvarande dokument, förutsätter Länsstyrelsen att fullödiga konsekvensbedömningar inarbetas i miljökonsekvensbeskrivningen under kommande planeringsprocess. Likaså behöver försiktighetsmått, skydds- och kompensationsåtgärder inarbetas i planen och MKB och frågan om återplantering av större träd ovanpå tunneltak är möjligt måste klaras ut med Trafikverket. Konsekvenser för skyddade arter måste belysas bättre i MKB:n och möjliggöra en samlad bedömning av de planerade åtgärdernas inverkan på fridlysta arter. Vidare bedömer Göteborgs Stad att flera alléer omfattas av biotopskydd, det vore önskvärt att det tydligare framgår vilka alléer som omfattas av biotopskydd respektive inte omfattas av biotopskydd och på vilka grunder som bedömningen gjorts.

För driftskedet finns ingen beskrivning av buller, vibrationer och elektromagnetiska fält och dess påverkan på vattendragen, exempelvis med avseende på vandringsvägar för fisk. Om det finns risk för att ett långt anläggningsskede ger bestående skador på vandringsvägar för fisk bör detta beskrivas.

Kumulativa effekter: Nedanstående saker behöver beaktas:

Kumulativa effekter på kulturmiljön som långsiktigt kan komma att påverka stadsmiljön i anslutning till stationsområdena. Effekterna bör beskrivas utifrån skalan på kommande bebyggelse, tryck på grönområden och omvandling från bostäder till arbetsplatser, behov av utökad kollektivtrafik etc.

Kumulativa effekter bör beskrivas för byggdagvatten om ett byggskede som endast berör Göteborgs Stads ansvarsområde blir aktuellt.

Kumulativa effekter bör beskrivas för yt- och grundvatten.

Vidare förutsätter Länsstyrelsen att kapitlet kommer att utvecklas och därefter leda till skydds- och kompensationsåtgärder.

Aktuella frågor

Station Korsvägen: Länsstyrelsen vill påminna om att landeriet är en del av riksintresset för kulturmiljö och att **vägtunneln inte får innebära påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö**. I handlingen framgår det inte hur landerimiljön kommer att påverkas, inte heller om det är vägtunneln eller järnvägstunneln som är orsaken till påverkan.

Om ett kollektivtrafikplan anläggs kommer det innebära att en komplettering med ytterligare masshantering inklusive transporter krävs i aktuell förslagshandling. Dessutom behöver till- och frånluft från detta plan klarläggas.

Säkerhetsfrågor kopplat till eventuell väg- kollaktivtrafiktunnel måste utredas i detaljplan för station Korsvägen. Vad är möjligt/lämpligt att samordna i de bägge projekten? Vidare bör det förtydligas hur vägtunneln påverkar Västlänken i detaljplanen för linjen.

Tråg vid Skansen Lejonet: Länsstyrelsen anser att Göteborgs Stads förslag att överdäcka tråget öster om Skansen Lejonet genom att förlänga berget är en viktig åtgärd för att minska påverkan på Riksintresset. I dagsläget är handlingen otydlig angående vilken MKB som kommer att hantera anläggningsskedet av en eventuell överdäckning. Detta behöver således klargöras i den fortsatta processen.

Ventilationsschakt/serviceschakt påverkan och utformning: För att Länsstyrelsen ska kunna bedöma påverkan från ventilationsluft från tunneln på omgivningarna ovan mark måste dessa utredningar vara tillgängliga. Vidare är det mycket viktigt att de tekniska anläggningarna placeras på ett sådant sätt att lekplatser och grönområden som utnyttjas frekvent inte påverkas. Länsstyrelsen anser därför att placeringar av ventilationsschakt och serviceschakt bör föregås av kompletterande naturvärdesinventeringar. Länsstyrelsen anser att det borde finnas möjlighet att tillgängliggöra en del av befästningslämningarna i samband med anläggandet av de två serviceschakt som planeras längs Södra Älvstranden. Länsstyrelsen förutsätter att möjligheterna enligt ovanstående utreds i den fortsatta planprocessen. Vidare noterar Länsstyrelsen att serviceschakt S4 påverkar fornlämningen/befästningslämningen, vilket behöver hanteras i planen. Ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd. Beroende av resultatet från förundersökning bör läget anpassas för att minimera skada på fornlämningen.

Övrigt

Plankartan, planbestämmelser och avtal: I planbestämmelserna står att ”tunneln ska tätas så att inte grundvattensänkning skadar mark och byggnader”. Länsstyrelsen undrar hur en sådan planbestämmelse påverkas ifall åtgärder som exempelvis infiltration behövs för att upprätthålla grundvattennivåerna.

På plankartan regleras tunnelområdet och områden som reserveras för tekniska anläggningar som exempelvis ventilationsschakt och serviceschakt. Inryms även eventuella ytor för exempelvis dagvattenhantering, hantering av vatten från tunneln, skyddsinfiltation, och eventuella andra åtgärder avseende hantering av tunnelvatten här?

Fornlämning ska markeras tydligare på plankartan och upplysning ska finnas om att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd enligt 2 kapitlet KML.

En åtgärd för att klimatsäkra Västlänken inför framtiden är att placera uppgångar, tillfartsvägar med mera på ”bestämd höjd” (sidan 92). Länsstyrelsen anser att denna höjd ska regleras på plankarta i nästkommande skede. Dessutom kan ytterligare åtgärder som framkommer i de utredningar som är under utarbetande komma att behöva regleras på plankarta.

Idéer kring översvämningsskydd, nivå två, bör presenteras då dessa kan behöva tas hänsyn till redan i detta skede för att det ska vara möjligt att fysiskt/juridiskt genomföra dessa åtgärder i framtiden.

Vidare undrar Länsstyrelsen om den föreslagna planbestämmelsen ”större träd som fällt ska ersättas med nya likvärdiga träd med en stamdiameter på minst 30 cm”, är möjlig med avseende på jorrdjupet.

Länsstyrelsen anser att användningen av begreppet byggnadshöjd bör övervägas, det är viktigt att alla är överens om vilken faktisk höjd som ska gälla.

Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket har möjlighet att uppfylla planbestämmelsen för stomljud.

Länsstyrelsen anser mot bakgrund av tidigare utredningsmaterial att det krävs sex spår vid Centralen för att säkerställa kapaciteten på lång sikt. Det behöver därmed finnas utrymme för detta i detaljplanen.

Länsstyrelsen förutsätter att tunnelområdets utbredning i djupled fastställs och att restriktioner i markanvändningen ovan mark tydliggörs i kommande planarbete.

Uppställningsytor - servicetunnlar: I planbeskrivningen på sidan 28 anges att uppställningsyta för räddningsfordon ordnas inne i tunnel. Länsstyrelsen tolkar denna yta som att det inte är samma yta som de 500 kvadratmeter som det ställs krav på i teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende "Säkerhet i järnvägstunnlar".

Koppling till miljömålen: Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken. Länsstyrelsen saknar helt miljömålet "Hav i balans och levande skärgård" i handlingen.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Dispensprövning enligt MB: I MKB kapitel 16 bedöms att knölnate kan bli aktuell för en dispensprövning (sid 82), vilket bör redovisas även på sidan 77.

Tillstånd enligt KML: Enligt samrådshandlingen framgår att Trafikverket ansvarar för utredning avseende fornlämningar (sidan 9). Detaljplanen medför byggnation av stationer och vägtunnlar utanför järnvägsanläggningen som kan innebära ingrepp i fornlämning. Detta bör således beaktas i framtida arbete. Länsstyrelsen anser att Göteborgs Stad och Trafikverket bör samordna ansökningar om tillstånd till ingrepp i fornlämning. Ett sådant förfarande skulle förenkla tillståndsprövningen enligt KML.

Anmälnings- och tillståndspliktig verksamhet: Projektet Västlänken innebär vattenverksamhet som är tillstånds- och/eller anmälningspliktig. För grundvattenpåverkan längs med hela järnvägstunneln och för åtgärder i anslutning till Mölndalsån, Gullbergsån, Rosenlundskanalen och Stora hamnkanalen uppges att Trafikverket ansvarar för ansökan om vattendom hos miljödomstolen. Det kan finnas anläggningar utöver de som Trafikverket ansvarar för som möjliggörs med detaljplanen som kan innebära vattenverksamhet, exempelvis biltunnel vid Korsvägen, stationslägen och underjordiska parkeringsgarage. Det är även viktigt att beakta att längs tunnelsträckningen finns andra tillståndsgivna vattenverksamheter som en ny tunnel kan komma i konflikt med. Länsstyrelsen vill även informera om att ifall det är aktuellt med markavvattning så kan det kräva särskild prövning. När det gäller anläggningsskedet innebär detta omfattande hantering av massor. Om Göteborgs Stad inom ramen för aktuell detaljplan kommer att hantera ett anläggningsskede vill Länsstyrelsen upplysa om att för tippning av muddermassor till sjöss krävs dispens. Uppläggning av muddermassor på land är anmälnings- eller tillståndspliktigt.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts, se bilaga 1.

Kommentar rörande den samlade bedömningen:

I samband med detaljplan för Korsvägen kommer trafiksituation på marken att ses över och framtida vägtunnel under marken. Linjens detaljplan kommer att säkerställa ytor som är nödvändiga för vägtunnel. Säkerhetsfrågor för tunnel kommer att utredas i en riskanalys för vägtunnel. Även hur landerimiljön påverkas kommer att ses över i samband med detaljplan för Korsvägen.

Kommentar rörande Motiv för bedömningen kopplat till ingripandegrunderna:

Eventuell påverkan på Sävån under byggskedet ansvarar Trafikverket för och beskrivs i deras MKB.

Detaljplanen för järnvägstunneln påverkar ej Kombiterminalen så menligt att den inte kan ligga kvar. I kommande detaljplan för station centralen påverkas kombiterminalen på ett sätt som är svårare att återställa. Ett arbete pågår därför genom stadsbyggnadskontorets strategiska avdelning att ta fram förutsättningarna för en flytt.

Avtal och avstämningar angående ansvarsfrågor mellan staden och Trafikverket pågår fortfarande under projektet.

Granskningshandlingen föreslås kompletteras med de nivåer för grund och ytvattennivåer som Västlänken dimensioneras för.

Kommentar rörande Råd enligt 2 kap. PBL:

Kapaciteten på järnvägen är Trafikverkets ansvar. Staden anpassar detaljplanerna så att de stämmer överens med järnvägsplanen.

Detaljplanen redovisar hur Västlänken gör ett mindre intrång på Almedalsvägen och intilliggande fastigheter. I övrigt överensstämmer planförslaget med den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång.

Inför samrådet för detaljplanerna för järnvägstunneln Västlänken togs en trafikbullerutredning fram. Utredningen har fokus på buller från vägbunden trafik (bil, buss, lastbil och spårvagn) och utreder de geografiska platser där detaljplanerna föreslår ändringar av gatustrukturen. Ändringar av gatustrukturen föreslås endast i anslutning till Västlänkens två mynningar; vid Skansen Lejonet (nuvarande Kruthusgatan flyttas närmare Göta Älv) och vid Almedalsvägen. Efter detaljplanernas samråd har Trafikverket utrett ljud och vibrationer för både byggskede och driftskede. Trafikverkets utredning ger för järnvägstunnelns del en mer komplett bild av bullersituationen då den inkluderar både väg- och spårbunden trafik. Den exkluderade dock luftburet buller på de platser där Västlänken går i tunnel (vid och mellan stationerna). Denna kunskap kompletterades med bullerutredning för ytan vid de tre stationslägena i deras samråd under våren 2014.

I det kompletterande samrådet har S4 ersatts med ett ventilationsschakt och hanteras tillsammans med övriga ingrepp i fornlämningen.

Detaljplanens uppgift är att säkerställa Västlänken. Planeringen för eventuell framtida Götalandsbana mm är ej en fråga för staden.

Angående stomljud se: *"Byggtid samt buller och vibrationer"* i sammanfattningen.

Arkeologiska undersökningar är ett pågående arbete, de arbetas in i detaljplanen för järnvägstunneln.

Gällande dagvatten och analys av biofilterdiken så kommer staden att fördjupa sig i frågan inför granskningskedet.

Arbete med att specificera kompensationsåtgärder och att lyfta fram befästningarna pågår. Detta kommer att preciseras i miljökonsekvensbeskrivningen i granskningskedet.

Vi ser över läsbarheten i MKB.

Granskningshandlingarna föreslås kompletteras med upplysning enligt länsstyrelsens önskemål gällande fornlämning.

Göteborg Stad har inte anledning att ansöka om tillstånd för ingrepp i fornlämning, det är Trafikverket som ansvarar för det.

Luftkvalitéutredningen har kompletterats med en utredning av halterna av PM10 och NO2 under drifttid.

Byggtiden och dess konsekvenser på dagvatten och luftkvalitet hanteras i järnvägsplanen som Trafikverket tar fram.

Miljömålet ”Hav i balans och levande skärgård” kompletteras till handlingarna.

Gällande driftskedet kommer det hydrogeologiska underlaget att inarbetas i MKB vilket kommer att bygga på Trafikverkets utredning.

Felaktiga uppgifter angående Skansens status och Lisebergs landerier korrigeras.

Angående buller, vibrationer & elektromagnetiska fält och dess påverkan på vattendragen så hänvisas till Trafikverkets MKB.

Alléerna kommer i den uppdaterade MKB:n att markeras på karta.

Vi ser över formuleringen angående förorenad mark.

Angående undersökningsbehovet av förorenad mark så har Trafikverket gjort utredning inom järnvägskorridoren, staden ser över om planområdena går utanför denna.

Länsstyrelsen och Staden har haft en fortsatt dialog efter samrådet angående vilka ämnen som studerats i Stadens luftkvalitetsutredning. En reviderad luftkvalitetsutredning har tagits fram utifrån detta, daterad 2014-02-24.

Konsekvenser för skyddade arter kommer att förtydligas i granskningshandlingarna.

Kapitlet om kumulativa effekter kommer att utvecklas i den mån det är möjligt. Kumulativa effekter för dagvatten i de projekt som endast rör Göteborgs Stad beskrivs i det fall det är aktuellt (t ex vägtunnel vid korsvägen). Kumulativa effekter för yt- och grundvatten beskrivs i den mån det är möjligt utifrån Trafikverkets utredning och kännedom om andra projekt. Påverkan från kumulativa effekter kommer att arbetas in i detaljplanerna för stationerna.

Vi noterar att f.d. Televerkshuset nu är ett byggnadsminne och inte ett statligt byggnadsminne.

Försiktighetsmått, skydds- och kompensationsåtgärder kommer att redovisas i MKB:n i den mån det är möjligt.

Naturmiljöutredning: För artskydd samt ur naturvärdesperspektiv kommer kompletterande inventeringar att göras vid behov under vinter/vår 2014. Göta Älv finns beskriven under kapitlet om miljökvalitetsnormer.

Eftersom frågan om finansiering av en eventuell övertäckning inte är löst tas övertäckning som parkmark bort i granskningshandlingarna. En övertäckning på parkmark hade varit tvingande för kommunen att ordna under genomförandetiden. I granskningshandlingarna ges istället en möjlighet att bygga en övertäckning på Trafikverkets kvartermark (T).

En social konsekvensanalys genomförs i planarbetena för respektive station.

Angående utformning och placering av tekniska anläggningar, se under rubriken ”*Tekniska anläggningar och stationsuppgångar*” i sammanfattningen.

Skyddsåtgärder för att säkra kulturhistoriska värden kommer att inarbetas i största möjliga mån. Likaså kompensationsåtgärder.

Angående naturmiljö och konsekvensbedömningar så kompletteras MKB:n där det är möjligt bland annat med avseende på inarbetade skyddsåtgärder etc.

Utredningar saknades i samrådsskedet, underlaget håller på att kompletteras och ska förhoppningsvis vara tillräckligt för bedömningar i granskningsskedet för att uppfylla Miljöbalkens krav på vad MKB ska innehålla.

Planförslaget kompletteras i granskningen med ytor som visar var det kommer att finnas en bestämmelse om att träd ska ersättas. Detta är där tunneln byggs uppifrån i schakt och där det finns stora träd idag.

Uppställningsytor för räddningstjänsten vid tunnelmynningarna kommer i första hand att finnas på befintlig gatumark. I de fall tunnelmynningarna finns på en parkeringsplats, räknas uppställningsytan på anslutande gatumark.

Utredning om naturvärden har i viss mån reviderats efter samrådet och kommer att finnas med i planhandlingarna till granskningen.

På plankartan anges inte specifika markhöjder i denna detaljplan. Marken ovanför stationerna utformas i samband med att stationsområdena ovan mark planläggs. Däremot har höjden på ett schakt vid centralen justerats i ett kompletterande samråd så att anläggningen klarar minst +4 meter över rikets nollplan.

Granskningshandlingen ändras så att begreppet byggnadshöjd ersätts med totalhöjd. Detta på grund av att en del anläggningar inte är att betrakta som byggnader.

Det finns bestämmelser som anger hur långt ner under marken det är tillåtet med borring, pålning och schaktning. Bestämmelsen som anger hur långt under tunneln skyddsområdet sträcker sig tas bort till granskningen eftersom det inte går att bedöma skyddsområdets storlek i dagsläget och det inte finns hinder för kommande fastighetsbildning under tunneln.

Angående synpunkt om formuleringen ”tunneln ska tätas så att inte grundvattensänkning skadar mark och byggnader”, så föreslås den i granskningshandlingen ändras till: ”tunnelanläggningen utformas så att skadlig grundvattenpåverkan inte uppstår. Specifika krav och villkor för omgivningspåverkan fastställs i miljöprövningsprocess enligt MB 11 kap.”.

Det finns inga områden på plankartan som är särskilt avsatta för hantering av vatten. Däremot finns ett skyddsområde på sidorna av tunneln som kommer att ingå i Trafikverkets fastighet.

Jorddjupet ovanpå tunneln har diskuterats under möten mellan Trafikverket och Göteborgs Stad. Staden har hållit fast vid att djupet skall vara minst 2 meter vilket krävs för att träden skall kunna bli riktigt gamla och stora.

En övertäckning av tråget närmast öster om Gullberget ingår inte i järnvägsplanen och är inte finansierad i dagsläget. Diskussioner pågår både om vilken miljöpåverkan detta ger och kostnaden. Detaljplanen möjliggör en övertäckning.

Kommentar rörande Synpunkter enligt annan lagstiftning:

Bedömningen att Knölnate kan bli aktuell för en dispensprövning har mest anknytning till byggskedet.

19. Trafikverket

Vill framföra att de ser positivt på hanteringen av detaljplaner i två steg, där de aktuella planerna är första steget och detaljplanerna för stationslägena hanteras i nästa steg då det ger en bättre överblick över de åtgärder som krävs för att hantera projektet.

Riksintressen: Utöver utpekade riksintressen är även Godsterminalen Gullbergsvass utpekad som riksintresse för kommunikationer och skyddas i enlighet med miljöbalken 3 kap 8 §.

Genomförande: I ett separat svar kommer Projekt Västlänken ge svar på frågor som har med projektets genomförande att göra samt tekniska frågor. Trafikverket hänvisar till detta svar gällande sådana frågor ("Synpunkter från Trafikverket projekt Västlänken", dnr TRV 2013/78303 i rubricerat ärende)

MKB: Projekt Västlänkens arbete med MKB för järnvägsplanen kompletterar MKB för detaljplanen. Projektet har deltagit för att skapa så heltäckande MKB som möjligt. I det fortsatta arbetet med detaljplan samt järnvägsplan behöver detta samarbete fortsätta och konkretiseras än mer. Trafikverket menar att åtgärder för att minska de beskrivna negativa konsekvenserna behöver arbetas in i MKB:n och förutsätter att det arbetet kommer ske i nära samarbete med Trafikverket som ska bygga anläggningen. Det gäller främst åtgärder för att minimera intrånget i naturmiljöer och kulturmiljöer.

Buller och vibrationer: Trafikverket förutsätter att frågor kring buller och vibrationer tas om hand i det fortsatta arbetet med Trafikbullerutredningen.

Markpåverkan: Projekt Västlänken arbetar med fortsatt utredning om arbetstunnlarnas läge i staden och förslag på förändringar kommer gå ut på samråd under november 2013. Arbetet med att se över anslutningar vid Olskroken samt i Almedal samt övriga ovanjordnanläggningar hanteras inom projekt Västlänken. Angående hantering av eventuell överdäckning vid Skansen Lejonet får detta lösas i det fortsatta arbetet. Detta gäller även hantering av ytor i byggskedet inom Godsterminalområdet inklusive kombiterminalen.

Byggskede: Även om detaljplanen i sig ej hanterat byggskedet är det i detta sammanhang värt att påpeka att det är viktigt att projektet och staden samarbetar för att klara den trafikgenerering och den påverkan den kan ha på de statliga lederna. Ett exempel på ett känsligt avsnitt är Kallebäcksmotet.

Sammantagen bedömning: Trafikverket anser att detaljplanen uppfyller projekt Västlänkens syfte. I det vidare arbetet med aktuell detaljplan och de detaljplaner som rör stationslägena förutsätter Trafikverket att det goda samarbete mellan staden och projekt Västlänken som pågår kommer att fortsätta. Detta för att tågtunnel under Göteborg ska kunna genomföras på ett så bra sätt som möjligt.

Kommentar:

Angående byggskedet så kommer Göteborgs Stad ha en genomförandeorganisation på plats. Organisationen kommer att samarbeta med Trafikverket samt företrädare staden och dess medborgare för att minimera negativa konsekvenser så långt det är möjligt.

Åtgärder för att minska de negativa konsekvenserna arbetas in i MKB, bland annat pågår arbete med trädgrupp och kulturmiljöfrågor samt kompensationsåtgärder gällande naturmiljö och kulturmiljö

Planbeskrivningen kompletteras angående kombiterminalens status som riksintresse.

20. Lantmäterimyndigheten

Har följande synpunkter:

Befintliga tomtindelningar/fastighetsplaner utgör fastighetsindelingsbestämmelser. I de fall som anläggningar ovan mark är belägna inom tomtindelning/fastighetsplan, ska dessa planer upphävas inom lämplig del.

Där ny detaljplan görs och där tomtindelningar/fastighetsplaner upphävs inom planområdet, bör utredas om resterande del av tomtindelningen/fastighetsplanen utgör lämplig fastighet. Där kvarvarande del blir en olämplig fastighet bör upphävandet utökas genom att planområdet utökas. Upphävande kan ske i separat ärende.

Vid ändring av detaljplaner (tillägg) måste tomtindelningar/fastighetsplaner upphävas där dessa anläggningar är belägna i markplan, eftersom även dessa delar ska ingå i en tunnelfastighet (3D). I listan *tillägg till planbeskrivning över berörda tomtindelningar/fastighetsplaner* ska framgå/redovisas vilka tomtindelningar/fastighetsplaner som ska upphävas helt eller delvis.

Fastigheter som berörs av allmän plats (och därmed inlösen) bör redovisas i planbeskrivningen, genomförandedelen.

Kommentar:

Såsom anges i planbeskrivningen finns en förteckning över berörda fastigheter i bilagorna 3-4. I bilaga 4 visar tabellen vilka av dem som berörs av allmän plats.

Planhandlingarna kompletteras till granskningen. Ändring av detaljplan kompletteras med en administrativ bestämmelse som anger vilka tomtindelningar som upphävs ovan mark och vilka som upphävs under nivån som anges i halvcirkel. Ny detaljplan kompletteras med motsvarande upplysning .

21. Statens fastighetsverk

Motsätter sig detaljplan och ändring av detaljplaner i sin nuvarande utformning. SFV godtar inte att järnvägstunnlarnas föreslagna fastighetsbildning i flera fall inkräktar på SFV:s fastigheter. Fastigheter som får specifik påverkan är:

Skansen Lejonet:

SFV godtar inte föreslagen utformning och läge för tunnel genom Gullberget då anläggningen har ett mycket högt kulturhistoriskt värde och utgör ett statligt byggnadsminne. Tunnelns föreslagna läge och geometri kommer att medföra irreversibel åverkan på bergkullen som också är en del av byggnadsminnet och tunneln riskerar att skada befästningens murverk. Riksantikvarieämbetet har redovisat en motivering och värdeprecisering i samband med utökningen av skyddsföreskrifterna för det statliga byggnadsminnet Skansen Lejonet.

Länsresidenset (Inom Vallgraven 53: 16):

Byggnaden härrör från 1650-talet och dess stomme och interiörer är synnerligen känsliga för vibrationer. Enligt föreslagen detaljplan kommer tunneln att ligga ca 6 meter under byggnadens källarvåning vilket SFV anser är för litet för att byggnadens fortbestånd ska kunna säkras och kräver att avståndet ökas betydligt för att undvika skador. Vidare godtar SFV inte en fastighetsbildning för tunneln som innebär att förvaltningsansvaret för del av byggnaden, upp till 4 m höjd över nollplanet, övergår till

annan statlig myndighet. En sådan fastighetsbildning medför otvivelaktigt att SFV:s fastighet inte blir varaktigt lämpad för sitt ändamål och det leder inte till en ändamålsenlig förvaltning av fastigheten. SFV är även tveksamma till att ljudnormen på 30 dB(A) för stömljud från järnvägstrafik kommer att klaras i byggnaden. Oavsett skador, kommer de olika verksamheterna i byggnaderna samt den återkommande representationen på Länsresidenset vara omöjliga att bedriva om tunnelarbeten sker i sådan närhet som redovisas i detaljplanen.

Världskulturmuseet (Heden 40:7):

Konstruktionen på byggnaden är inte prövad för dynamisk påverkan. Då det i nuläget saknas underlag som visar att byggnaden klarar vibrationer från tunnelarbeten i närheten motsätter sig SFV detaljplanens föreslagna tunnellägen och kräver att skyddszonen mot tunnlar utökas. SFV motsätter sig sålunda placering av arbetstunneln på museets fastighet då den medför störningar på verksamheten.

Kommentar:

Trafikverket utreder för närvarande byggnader ovanpå tunneln. En av de styrande faktorerna när tunnelns höjdläge bestäms har varit möjligheten att ta hänsyn till befintliga konstruktioner, bland annat Residenset.

Angående stömljud se: *"Byggtid samt buller och vibrationer"* i sammanfattningen.

En övertäckning av tråget närmast öster om Gullberget ingår inte i järnvägsplanen och är inte finansierad i dagsläget. Diskussioner pågår både om vilken miljöpåverkan detta ger och kostnaden. Detaljplanen möjliggör en övertäckning.

22. Postnord AB (Posten)

Känner en stark oro för hur Västlänken kommer att påverka Postens verksamhet, både under tiden för projektets genomförande samt vid färdigställandet. Förslaget om järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal skulle, om det genomförs såsom det presenteras i Samrådshandlingen, få negativa konsekvenser för Postens möjligheter att kunna fullgöra det samhällsuppdrag som Posten ålagts. Verksamheten är beroende av att på ett enkelt och effektivt sätt ha tillgång till spårbunden transport till och från Terminalen, vilket riskeras i och med projektet. I dagsläget producerar Terminalen, via spår 64, fyra posttåg per arbetsdag. Posten uttrycker att:

- Den föreslagna lösningen skulle föranleda förseningen i vardera riktningen om cirka 30 – 50 minuter, varje försening, om än så liten, medför negativa konsekvenser i den övriga transportkedjan.
- Posten har cirka 140 angöringar med fordon per dygn när det är full produktion vilka trafikerar Kruthusgatan. Det är av största vikt att denna möjlighet kvarstår samt att gatan förblir genomgående och anpassad för tunga fordon, oavsett om någon av tillfarterna tillfälligt blockeras.
- Sammantaget uppskattar Posten att verksamhetens kostnader skulle öka med mellan 48 och 54 miljoner kronor per år om förslaget förverkligades. Merparten av denna kostnad härrör från den ökade användningen av flygtransporter.
- Sammantaget uppskattar Posten att koldioxidutsläppen skulle öka med mellan cirka 2 800 och 3 300 ton Co2 per år vilket leder till att förslaget skulle kraftigt försvåra Postens möjligheter att nå sitt miljömål
- Posten vill betona vikten av att både tåg- och fordonstransporter måste kunna hanteras till och från Terminalen under tiden för genomförandet utan tidsmässiga störningar.

- Skulle Posten hamna i ett läge då Posten tvingas finna en ny lokalisering så krävs en framförhållning på upp till sju år. En ny lokalisering är också geografiskt begränsad till att ligga vid spår, då en stor del av transporterna som framgått sker med tåg. En eventuell flytt är också förknippad med mycket stora kostnader.
- Posten föreslår att Göteborgs Stad omgående kallar till ett möte, dit även representanter för fastighetsägaren, Trafikverket och Green Cargo bjuds in, för att diskutera Västlänkens konsekvenser samt eventuella alternativa lösningar.
- En presentation av Göteborgs stads mer långsiktiga planer för det aktuella området, samt en diskussion om påverkan under själva byggtiden, skulle uppskattas.

Posten har under 2012 och 2013 försökt få till en dialog med företrädare för Göteborgs stad, men utan framgång.

Kommentar:

Detaljplanen ska inte omöjliggöra för Posten att vara kvar. Trafikverket utreder hur framtida anslutning till Postterminalen ska ske och hanterar även frågan om påverkan under byggtid tillsammans med staden, dock utanför detaljplanen. Beträffande Göteborgs stads långsiktiga planer hänvisas till Vision Älvstaden samt stadsutvecklingsprogrammet för centralenområdet.

Dialog har tagits mellan Göteborgs Stad och Posten. Funktionen av Postterminalen kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet.

Frågan angående möte med Trafikverket, fastighetsägare och Green Cargo så har Trafikverket kontaktat fastighetsägaren och möte har genomförts.

Detaljplanen medger att Kruthusgatan även framgent kan ha anslutningar mot E45 i bägge ändar.

23. Vattenfall Eldistribution AB

Har inga anläggningar utmed den aktuella sträckan. Inget att erinra.

24. SMHI

Vill att följande tas i beaktande:

SMHI har en automatisk meteorologisk station på fastigheten Gullbergsvass 703:6 vilken driftsattes 1999. Det är mycket viktigt att SMHI kan få långa mätserier från samma mätplats, speciellt viktigt är det för klimatologisk forskning. Därför önskas mätplatsen få vara kvar eller läggas i direkt närhet. Viktigt är att de meteorologiska förutsättningarna blir lika vid en eventuell flytt av stationen.

Kommentar:

Granskningshandlingen ändras så att den meteorologiska stationen kan vara kvar.

25. Svenska Kraftnät

Har tagit del av handlingarna och har inget att erinra men nämner att det i området finns ledningar som tillhör Göteborgs Energi.

Kommentar:

Göteborgs Energi har skickat in sina synpunkter på handlingarna.

26. TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova)

Har tagit del av rubricerad samrådsremiss och låter framföra att inget finns att invända mot planändringarna.

Inom berörda områden har Skanova flertalet anläggningar, vilka kommer i konflikt med byggandet av järnvägstunneln. Skanova har kontinuerliga möten med Trafikverket och dess konsulter för att lösa omläggning/flyttning av dessa anläggningar.

Kommentar:

Noteras.

27. LFV, Luftfartsverket

Har som sakägare av CNS-utrustning (utrustning för kommunikation, navigation och radar) inget att erinra mot ändringarna i planerna. LFV har inga installationer i det område som berörs av tunneln. Däremot vill LFV ha remiss på alla byggnadsobjekt högre än 20 m som kan komma att uppföras i samband med tunnelbygget, t.ex. vid stationerna om det blir aktuellt.

Kommentar:

Detaljplanen redovisar ingen byggnadshöjd över 20 meter.

Sakägare

28. Svenska Mässans stiftelse

Vill framföra följande synpunkter:

- Verksamheten har lång framförhållning när det gäller projekt och kongresser. Dessa kunder är mycket känsliga för störningar av olika slag och har ofta i sina kontrakt att byggarbetsplatser inte får förekomma inom en viss radie från mötesplatsen. Vi måste hitta ett gemensamt forum där vi kan hantera den här typen av frågor.
- Svenska Mässan framhåller vikten av att det estetiskt blir en snygg arbetsplats och att ordningsfrågorna runt bygget hålls på en mycket hög nivå då området kring Korsvägen är kanske det enda en internationell besökare får se av staden Göteborg.
- Den redovisade planen visar också att det finns möjlighet att få en uppgång i anslutning till Svenska Mässan och Mässan är mycket intresserade av att föra en sådan diskussion om kommande placering av uppgång från Västlänken.

Kommentar:

Angående synpunkter om buller, tillgänglighet och byggtid se: *"Byggtid samt buller och vibrationer"* i sammanfattningen.

Vi arbetar för att byggarbetena ska vara väl avgränsade på ett tilltalande sätt med begränsad mängd temporära trafiklösningar under byggtiden.

Avseende uppgångar hanteras de i kommande detaljplaner för stationslägena.

29. Wallenstam

Vill poängtera att de satsningar som görs för en förbättrad infrastruktur i Göteborg är positivt men anser att det är av stor vikt att alla risker som projektet medför belyses och utvärderas för att hitta lösningar som innebär minimalt ingripande. Wallenstam har följande åsikter:

Påverkan för hyresgäster och andra verksamheter

Wallenstam har följande synpunkter angående arbetstunnel A2:

- Arbetstunnel A1 förordas med hänvisning till det upprustningsarbete som sker i Rosenlund och till de störningarna bland annat den nya ICA butiken i området kommer att få i och med nedsatt tillgänglighet.
- Uthyrning av övriga lokaler i framförallt markplan riskerar också att allvarligt försvåras genom motsvarande störningar. Anläggandet och användandet av A2 kommer att starkt försvåra tillgängligheten till fastighetens garage med olägenheter för hyresgäster, besökare till fastigheten och butikskunder.
- Det saknas information om i vilken utsträckning A2:s framtida användning som permanent utrymningsväg kommer påverka och begränsa intilliggande verksamheter. Sammantaget medför detta att det finns risk att fastigheternas värde minskar och att de blir mindre attraktiva att hyra både under och efter byggnation.
- Wallenstam planerar att under de närmaste två till fem åren genomföra en större fasadrenovering av fastigheten. Möjligheten att genomföra detta kommer troligen att försvåras av tunnelarbetet.

- Om A2 ändå anläggs, bör den endast användas för utrymnings- och serviceändamål.

Wallenstam motsätter sig vidare att platsen söder om Wallenstams fastighet tas i anspråk som etableringsyta i samband med byggnationen av arbetstunneln A2 och hänvisar till planer på en ny bro vid Rosenlund och målet att skapa en mer livfull stadsdel.

Om den planerade arbetstunnelns A2 trots allt byggs, måste en annan etableringsyta än den nu planerade väljas. I annat fall riskerar hela syftet med den nya Rosenlundsbron att förfelas eftersom gående och cyklister kommer att tvingas samsas med ett stort antal tunga lastbilstransporter. Eftersom Pusterviksplatsen skall användas som etableringsyta vid byggnation av själva tågtunneln borde även etableringen för arbetstunneln A2 förläggas där för att minimera antalet "obrukbara stadsrum" i staden.

Påverkan med anledning av schaktet mellan Rosenlund och Hagaparken

Det är viktigt att minimera störningar för verksamheter och boende i Rosenlund under byggtiden. Detta sker lämpligen genom en dubbelriktad kör- och gångbro över kanalen. Möjligheten att kunna ta sig i öst-västlig riktning från Rosenlundsgatan till Sahlgrensgatan respektive Ekelundsgatan måste också säkerställas.

Det bör också säkerställas så att arbetsområdet hålls så rent och visuellt tilltalande som möjligt. Under den utdragna produktionstiden kommer butikerna att drabbas av omsättningsminskning och inkomstbortfall på grund av detta. Wallenstam efterlyser mer information rörande hur och när i processen detta kommer att hanteras. Wallenstam framför önskemål om att förlägga en uppgång från station Haga vid Rosenlundsbrons norra brofäste då det finns ett stort antal arbetsplatser och butiker som skulle gynnas av en ökad tillgänglighet.

Wallenstam önskar att ett flertal av deras fastigheter i Otterhällan, i närhet till arbetstunnel 1, omfattas av erforderlig kartläggning och inventering. Flera av fastigheterna har känsliga rustbäddar. Genomlysning och inventering av risker för fastigheterna bör göras.

Wallenstam önskar ett klarläggande i vilken utsträckning Västlänken kommer att påverka följande planer. Varje typ av försening av det pågående detaljplaneprojektet bör undvikas:

- Detaljplanearbete med påbyggnation av fastighet vid Rosenlundsgatan.
Wallenstam ser med stor oro på att nya detaljplaner inom Västlänkens område kan läggas på is vilket skulle drabba verksamheten negativt.
- Den nästan färdiga detaljplanen för Johanneberg 15:26 har blivit skrinlagd i avvaktan på Västlänkens detaljplan, Wallenstam ställer sig frågande till beslutet då området inte berörs av Västlänken.
- Wallenstam önskar få utrett och klarlagt att de störningar i form av buller samt risker (urspårning etc.) som Västlänken kommer att generera inte kommer att hindra genomförandet av den planerade nybyggnationen vid Skår 57:14.
Wallenstam önskar vidare ett förtydligande att eventuell bullerstörning skall lösas vid ljudkällan och inte genom bestämmelser i avseende extra bullerdämpad fasadutformning eller liknande.

I Miljökonsekvensbeskrivning (2013-09-05) saknas redovisning av bedömda skador under byggnationsdelen t.ex. till följd av grundvattensänkningar. Det hänvisas till kommande miljökonsekvensbeskrivningar i samband med järnvägsplanen. Wallenstam

önskar i denna del en komplettering av Miljökonsekvensbeskrivningen och vill också särskilt framhålla vikten av att ett mycket omfattande kontrollprogram upprättas och efterlevs för att inte få skador på hus i och med grundvattensänkningar, buller, sättningar, vibrationer etc.

Kommentar:

Angående synpunkter om buller, tillgänglighet och byggtid se: *"Byggtid samt buller och vibrationer"* i sammanfattningen.

Angående hantering av ersättning till fastighetsägare se *"Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare"* i sammanfattningen.

En uppgång kommer att placeras vid Pusterviksplatsen i direkt anslutning till Rosenlundsbron i söder. En uppgång på norra sidan har i ett tidigt skede förkastats av trygghetsskäl såväl som ekonomiska och tekniska aspekter. SBK/projekt Västlänken bedömer att en trygg och trevlig koppling mot innerstaden på markytan är att föredra framför en lång underjordisk tunnel. Med de resandeprognoser som föreligger idag finns föga behov av uppgångar på ömse sidor av Rosenlundsbron. Även ur ekonomiska skäl är uppgång på norra sidan om bron inte att föredra då denna inte ingår i den av VP finansierade delen av projektet. Sett till tekniska aspekter är lösningen komplicerad.

Angående synpunkt om kompletterande av MKB så kommer påverkan och konsekvenser under byggskedet att redovisas i Trafikverkets MKB för järnvägsplanen, detta kommer inte att beskrivas i MKB för detaljplanerna.

En av Västlänkens arbets- och servicetunnlar (arbetstunnel Korsvägen) dras under detaljplan för Carlanderska. Planarbete pågår med planen för Carlanderska med och eftersom den har kommit längre i planprocessen har det bedömts lämpligt att tunneln tas med här.

Detaljplanen vid Rosenlund kommer att avgränsas så att den inte överlappar detaljplanen för Västlänken. Planarbete på fastigheter som ligger inom Västlänkens plangräns avvaktar till detaljplan för Västlänken är klar.

Arbetet med detaljplan för Skår 57:14 pågår parallellt med planområdet för Västlänken och detaljplanerna gränsar till varandra. De utredningar som tas fram för Skår 57:14 (t ex när det gäller störningar) behandlar även det som Västlänken skapar.

Arbetstunneln Rosenlund kommer att fungera som räddningsväg och servicetunnel när Västlänken är klar. Servicebilarna kommer att ge en knappt märkbar trafikökning i driftskedet. Under byggskedet kommer arbetstunneln vid Stora Badhusgatan att vara transportväg för byggtrafik och schaktmassor. Konsekvenserna av byggtrafiken utreds av Trafikverket.

Angående platsen söder om Wallenstams fastighet så hänvisar staden till TrV Järnvägsplan som hanterar byggskedet. Sannolikt ingen konflikt mellan Västlänkens kommande etableringsytor och Kaponjärbron (gångbro över Rosenlundskanalen som färdigställs år 2016). Staden (FS) skickar planritning till TrV (PL) för att säkerställa att det inte finns någon konflikt.

30. Terminal Real Estate Sweden AB

Upplåter fastigheten Gullbergsvass 703:57 till Posten, Trafikverket och Resia. För att Posten på ett effektivt sätt skall kunna bedriva sin verksamhet på ett effektivt och miljömässigt sätt får inte till och frånflödet av tåg och lastbil begränsas. För övriga hyresgäster såsom Trafikverket och Resia är det av väsentlig betydelse att det finns hög- och lågspänning i Fastigheten i kombination med reservaggregat. Det måste därmed säkerställas att fastighetsägaren och Terminal Real Estate såsom tomträttsinnehavare

kan tillgodose de speciella behov som respektive hyresgäst kräver. Yttranden erinrar stadsbyggnadskontoret om att miljömässiga skäl skall beaktas i den miljökonsekvensbeskrivning som skall genomföras avseende detaljplanerna och anser att en trafikutredning bör genomföras i området för att säkerställa trafikflödet.

Kommentar:

Detaljplanen medför inte några så stora förändringar i framkomlighet att en trafikutredning bedöms som nödvändig. Trafik under byggtid hanteras av Trafikverket och synpunkterna angående byggtid vidarebefordras dit. Detaljplanen avser driftskedet, dvs när Västlänken är byggd, då kommer detaljplanen linjen inte att innebära några begränsningar jämfört med idag för lastbilstransporter till och från Posten.

31. Fastighetsägare Jakobsdalsgatan

- Undrar vad fastighetens bergvärmebrunn kommer att ersättas med då denna kommer att tas bort, frågar hur kommunen säkerställer att den nya driftsformen inte blir mer kostsam.
- Undrar hur fastighetens värdminskning på grund av projektet kommer att ersättas.
- Undrar hur kommunen säkerställer att boende inte störs av vibrationer och buller och vilka stomljudsreducerande åtgärder som planeras.

Kommentar:

Angående buller och vibrationer se: ”Byggtid samt buller och vibrationer” i sammanfattningen.

Angående hantering av ersättning till fastighetsägare se ”Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare” i sammanfattningen.

32. Bostadsrättsföreningen Pompe

På Föreningsgatan påtalar vikten av att besiktning mm sker av deras två byggnader såväl före som efter sprängningar så att inte tvistigheter uppkommer i efterhand vid eventuella skador.

Kommentar:

Angående hantering av eventuella skador på fastigheter, se ”Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare” i sammanfattningen.

33. Bostadsrättsföreningen Stenskvättan – Carlanderplatsen

Belyser värdet av den unika fastigheten som ingår i stadsbyggnadskontorets bevarandeprogram. Även om besiktningar genomförs kan byggnaden skadas utan möjlighet att återställa ursprungsskicket på fastigheten.

Föreningen anser det av största vikt att den planerade tunneldelen placeras så långt från bebyggelse som möjligt ut mot Näckrosdammen och Carlanderparken för att minska risken för permanenta och irreparabla skador.

Kommentar:

Angående hantering av eventuella skador på fastigheter, se ”Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare” i sammanfattningen.

34. Stiftelsen Carlanderska sjukhuset

Ligger ovan planområdet och har en magnetröntgenkamera som är känslig för vibrationer samt en operationsavdelning som ligger rakt ovan den planerade tunneln. Operationsavdelning är en helt avgörande del av verksamheten och är i drift kl.07.00 – 21.00. måndag – fredag och röntgenkameran kl. 07.30 - 20.00, måndag – fredag (vilken

tål max 2 g i standby och max 0,5 g i drift). Sjukhuset planerar en större tillbyggnad väster om nuvarande byggnad, och i samband med detta en nödvändig förbättring och effektivisering av inlastningen, som nu och efter om- och tillbyggnad kommer att ske från angöringsväg på östra sidan av befintlig byggnad.

Under förutsättning att operations- och röntgenverksamhet kan bedrivas som idag, under både byggnation och drift av järnvägstunneln, och att tunneln inte påverkar byggnaders konstruktioner, konstruktioner för angöringsvägen öster om befintlig byggnad eller förhindrar en effektivisering av inlastningen, har Stiftelsen Carlanderska sjukhuset inget att invända mot rubricerade detaljplaner.

Kommentar:

Angående buller och vibrationer samt byggtid se: ”Byggtid samt buller och vibrationer” i sammanfattningen.

Angående intrång på fastigheter, se ”Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare” i sammanfattningen.

35. Higab

Äger och förvaltar flera betydelsefulla fastigheter som direkt påverkas av detaljplanen och har följande synpunkter:

Med erfarenhet från byggnationen av Götatunneln är det mycket viktigt att besiktningar och mätningar sker kontinuerligt under hela projektets gång, en plan för hur detta ska genomföras bör utredas och redovisas under detaljplaneskedet.

För fastigheter som ligger inom "korridoren" eller i dess närhet anser Higab att mätningar och besiktningar ska ske ett antal år före byggstart, kontinuerligt under byggskedet samt ett antal år efter byggskedet med ett minimum av 10 år efter godkänd slutbesiktning och åtgärdande av eventuella skador, viket kan anses som en normal tid för att kunna bedöma eventuella slutliga sättnings-skador. Besiktningar och mätningar bör vara dokumenterade och skriftligen godkända av huvudmannen för Västlänken. Utöver okulärbesiktningar bör varje fastighet dubbas och avvägas samt grundvattennivån mätas.

Grundläggningsförhållanden

För fastigheter som berörs direkt av Västlänkens placering måste påverkan och val av tekniska lösningar för respektive fastighets grundläggning ske i samråd med fastighetsägaren. Slutlig lösning måste godkännas av båda parterna före utförande. Detta bör vara ett krav i detaljplanen.

Påverkan för hyresgäster och pågående verksamheter

I god tid före byggstart måste hänsyn tas till varje enskild fastighets förutsättningar. Hur och på vilket sätt påverkan för verksamheterna förebyggs och minimeras bör redovisas skriftligen. Detta bör vara ett krav i detaljplanen.

Arbets trafik från och till arbetsområdet

Det är viktigt att i detaljplaneskedet utreda vilken påverkan arbetstrafiken till och från arbetsområdet får på fastigheter som ligger utanför korridoren men som kommer att påverkas av ökat buller, vibrationer m.m. och hur eventuella skador och påverkan på dessa undviks/minimeras. Det bör framgå i detaljplanen före utställning vilka trafikvägar genom staden som förväntas användas samt vilka trafikmängder respektive väg kommer att belastas med.

Direkt berörda fastigheter

- *Regionarkivet, Stora Badhusgatan 6*, är byggt med speciella krav på teknik och

- Säkerhet, Higab motsätter sig att en arbetstunnel placeras under eller i direkt närhet till fastighetens grundläggning då det kan medföra oacceptabel risk.
- *KTB Kurs- och Tidningsbiblioteket, Vasagatan 1A*, I detaljplanen föreslås att t₁ och t₂ -område medges i direkt anslutning till byggnaden. Vi anser att detta är olämpligt och får för stor påverkan på fastigheten. Gränsen för områdena bör inte ligga närmare än mittremsan mellan dagens körbanor.
 - *Annedalspojkers Hus, Brunnsgatan 14*, är byggt 1876 och är en av få kvarvarande byggnader från den ursprungliga stadsplanen. Att kontinuerligt och under en lång tid köra tung arbetstrafik direkt utanför huset kan komma att medföra stora skador på den unika fastigheten. Annan placering av den föreslagna arbetstunneln måste utredas och väljas.
 - *Johannebergs landeri, Södra vägen 61*, är den enda bevarade landerimiljön i området, har ett högt kulturhistoriskt värde, är karaktäristiskt för Korsvägen och betraktas som ett mycket värdefullt inslag i stadsbilden. Det är av största vikt att byggnationen av Västlänken inte medför någon påverkan på landeriet. Det måste säkerställas i detaljplanen att landeriet förblir helt intakt och opåverkat under hela byggskedet.
 - *St Sigfridsgatan 85, Skår 44:3*, är planerad att bebyggas med bostäder. Konsekvensen av en arbetstunnel/trafik i anslutning till planerade bostäder bör utredas i detaljplaneskedet.

Kommentar:

Angående synpunkter om buller, tillgänglighet och byggtid se: *"Byggtid samt buller och vibrationer"* i sammanfattningen.

Eventuell kommande exploatering på Skår 44:3 har tagits i beaktning under arbetet med detaljplanen för järnvägstunneln Västlänken. En försvårande faktor vid val av placering av servicetunneln här är de fornlämningar som finns i skogsslänten bakom fastigheten. Fornlämningarnas placering gör att det finns få andra alternativa placeringar än den som föreslås i granskningshandlingen.

Landeriet påverkas i första hand av planerad biltunnel under Korsvägen. Denna hanteras i detaljplanen för Station Korsvägen.

Angående tekniska anläggningar vid Vasagatan så undersöker SBK/Projekt Västlänken närmare placering av uppgångar och tekniska anläggningar som behöver finnas i denna ände av stationen. Ambitionen är att tillägg i detta känsliga stadsrum görs med stor hänsyn till den omgivande värdefulla kulturmiljön och att negativ påverkan på stadsbilden så långt som möjligt undviks.

Enligt PBL är det inte möjligt att ta med villkorade planbestämmelser dvs. t.ex. planbestämmelser som skall godkännas av flera parter. Angående besiktningar, grundläggning och eventuella skador på fastigheter, se *"Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare"* i sammanfattningen.

Arbetstunneln i Annedal har nu fått ett nytt förslag till lokalisering, se *"Arbetstunnel i Annedal, A3"*, i sammanfattningen.

36. KB Kaponnieren

Äger Fastigheten Pustervik 1:4, Norra Allégatan 7 och 8 undrar:

- hur fastigheten med verksamheter kommer att påverkas direkt och indirekt av planerade åtgärder i närtid och i framtiden, samt vilka tillfälliga och bestående effekter som kan uppstå.

- om underlag som visar hur situationen ser ut med avseende på grundvatten och grundläggning finns tillgängligt.
- om det kommer att ske någon kartläggning samt uppföljning av påverkansfaktorer.
- om störningar av fastighetens verksamheter kommer att kompenseras.
- om ändringar av grundförhållanden och byggnadstekniska förhållanden som leder till åtgärder på fastigheten kommer att kompenseras.
- på vilket sätt och under vilken tid fastigheten berörs av de arbeten som kommer att ske med avseende på störningar under byggtid som exempelvis tillgänglighet, buller och vibrationer och teknisk försörjning mm.

Kommentar:

Angående synpunkter om buller och byggtid se: ”Byggtid samt buller och vibrationer” i sammanfattningen.

Angående besiktningar och eventuella skador på fastigheter, se ”Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare” i sammanfattningen.

Trafikverket har gjort utredning vad gäller grundvatten och de kommer även att upprätta kontrollprogram för byggskedet

37. Jernhusen

Ställer sig positiva till projektet då det stärker Göteborgs roll som regioncentrum. Med avseende på framtida utveckling på Jernhusens mark ser de problem beträffande lokalisering av ventilationsanläggningar och evakuerings- och servicevägar för tunneln, samt bestämmelser om lägsta tillåtna nivå för byggnadsåtgärder ovan tunneln vilken kan vara hindrande för möjligheterna att "bottna" hiss- och rulltrappsschakt för bebyggelse direkt ovanför underjordisk station och tunnel. Planförslaget bör modifieras så att bestämmelserna om ventilations- och kommunikationsutrymmen ges en mera flexibel innebörd i syfte att slutlig utformning skall avgöras i samklang med planering för tillkommande byggnader ovan mark. Dessutom bör bestämmelsen om lägsta tillåtna byggnadsnivå kompletteras så att den ger möjlighet för punktvisa underskridanden – givetvis med de tekniska hänsyn som behövs - så att ovanliggande bebyggelses behov av hiss- och rulltrappsschakt kan tillgodoses.

Om det är möjligt i förhållande till de formaliakrav som upprättandet av järnvägsplanen medför vore det antagligen lämpligast att helt utelämna de ovan nämnda planbestämmelserna ur detta planförslag. Oavsett detta vill Jernhusen förorda att den slutliga avgränsningen av behövliga anläggningar, i både höjdded och sidled, slutligen formuleras i den kommande detaljplan för Centralen som nämns i planbeskrivningen. Då kan en helhetssyn tillämpas som tillgodoser utvecklingsbehoven både ovan och under mark, i ett sammanhang.

Kombiterminalen på Jernhusens fastighet berörs av planförslaget. Planbeskrivningen bör nämna att terminalen är ett riksintresse. Det behöver redogöras för hur kombiterminalens funktion skall kunna upprätthållas.

Jernhusen är ägare till fastigheten Gullbergsvass 703:57, "Postterminalen", som är upplåten med tomträtt. Vi utgår från att kontakter tas också med tomträtthavaren angående planförslaget och i synnerhet det intrång detta medför i fastighetens östra del.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras angående kombiterminalens status som riksintresse.

I planhandlingarna anges att anläggningarna med fördel kan integreras med stationsbyggnader. Ytan som tillåter anläggning har utökats i granskningshandlingarna för att skapa flexibilitet i framtida placering.

38. Vasakronan AB,

Ägare till fastigheterna Nordstaden 8:27, 10:20, 10:23, 21:1 och 31:1 samt Gullbergsvass 1:16, 3:3 och 16, anser att Västlänken är en mycket viktig nyckel till att skapa förutsättningar för en starkare region och en tätare och mer attraktiv. De vill dock lyfta två frågor:

- Tekniska anläggningar ovan mark måste utformas på ett sätt så att de smälter in i omgivningen och inte stör befintlig bebyggelse. Buller eller andra olägenheter från dessa anläggningar får inte förekomma.
- Vasakronan förutsätter att deras hyresgäster och leverantörer kommer att ha full tillgänglighet till dess fastigheter, både till fots och med bil, under tiden som projektet genomförs.

Kommentar:

För kommentar angående tekniska anläggningar, se under rubriken ”Tekniska anläggningar och stationsuppgångar” i sammanfattningen.

Projektet arbetar för att den befintliga staden ska fungera så bra som möjligt under byggtiden och att bygget ska påverka vardagslivet i så liten utsträckning som möjligt.

39. Alecta pensionsförsäkring,

Ägare till fastigheterna Göteborg Inom Vallgraven 37:20-21 ser positivt på projektet då det på sikt gynnar kommunikationer i området.

1 Påverkan av Västlänken

Önskar att arbetstunnel A2 ej tas med i detaljplanen, utan att hantering av sprängmassor sker genom exempelvis arbetstunnel A1. Alecta har följande synpunkter angående påverkan av Västlänken:

- 1.1 Förutsättning och risker, samt kontroll och uppföljning för arbetet vid sprängningsarbeten och andra arbeten behöver utredas i detalj innan arbete påbörjas.
- 1.2 MKB bör kompletteras, särskilt i avseende på bullerstörningar och nedsmutsning under byggtid.
- 1.3 Berörda fastigheter är delvis grundlagda på pålar, förutsättningar och risker samt hur kontroll och uppföljning ska ske måste i detalj utredas i god tid innan arbete påbörjas.
- 1.4 Den begränsning av djupbyggnad, som får ske för andra ändamål än byggande av järnvägstunnel, som finns i planförslaget kan innebära begränsningar för Alectas nyttjande av fastigheterna och mer utredning krävs om i vilken utsträckning. Särskilt med bakgrund av att byggnaden är pålad.
- 1.5 Detaljplanerna måste innehålla lösningar som möjliggör god tillgänglighet för kunder, hyresgäster och övriga besökare till Alectas fastigheter, med avseende på planerad arbetstunnel vid infarten till fastigheternas garage.
- 1.6 Gångtrafik till och förbi fastigheternas entréer kan bli avskurna och flytt av entréer kan bli nödvändiga. I synnerhet hyresgästen Skattemyndigheten klarar inte en sådan flytt med fullt bibehållen funktion. Skattemyndigheten har två entréer som svårligen kan samlokaliseras.

- 1.7 Det finns uppgift om att en byggetableringsplats skulle inrättas i nära anslutning till Rosenlundsgatan i samband med etablering av arbetstunneln. För att undvika ytterligare belastning bör sådan etablering samordnas och skulle exempelvis kunna läggas vid Pusterviksplatsen, som ska användas för etablering vid byggnationen av tåg tunneln.
- 1.8 Omfattningen av störningar från arbetstunnel A2 i driftskedet bör beskrivas i MKB:n. T.ex. eventuella begränsningar i nyttjande av infarten till fastighetens garage, hur ventilation från tunneln kan påverka hyresgästerna och tillgängligheten till hyresgästernas verksamheter.
- 1.9 Den planerade arbetstunneln A2 gör att fastigheten under den långa byggtiden kommer att få svårare att hyra ut sina lokaler p.g.a. försämrad tillgänglighet. Redan idag har planerna på arbetstunneln påverkat Alecta ekonomiskt då korta avtalstider har skrivits på med hänvisning till svårigheter vid byggnationen.
- 1.10 Det finns ett antal inskrivna rättigheter som med all sannolikhet kommer att påverkas av Västlänken i den föreslagna utformningen. Alecta har i dagsläget inte närmare analyserat på vilket sätt eller i vilken omfattning påverkan skulle ske och vilka åtgärder, som exempelvis flytt av ledningar, som skulle krävas.

2 Planfrågor m.m.

- 2.1 Gällande detaljplaneändring 2012 (Dp 5154): Gällande detaljplan för fastigheterna ändrades genom beslut som vann laga kraft 2012-07-10 med en genomförandetid som är fem år från det att beslutet vunnit laga kraft. Enligt PBL har fastighetsägaren rätt till ersättning för skada av kommunen om en detaljplan skulle ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång. Alecta har ännu inte tagit ställning till hur bolaget ställer sig till en ändring av Dp 5154.
- 2.2 Planerna för den pågående detaljplaneprocessen för byggnation av bostäder på Alectas fastigheter har kommit ganska långt. Alecta vill att Göteborgs Stad genom stadsbyggnadskontoret försäkrar att arbetet med bostadsprojektet kommer att fortsätta enligt plan för att kunna beslutas så snart det är möjligt oavsett genomförandetiden för nu föreslagna detaljplan/ändring av detaljplan samt att utformningen av planen inte förhindrar detta.
- 2.3 Alecta har ännu inte utrett i vilken mån föreslagna detaljplan påverkar det genomförandeavtal för byggnation av bro över Rosenlundskanalen som är tecknat 2012-09-11 mellan Göteborgs Stad genom Trafikkontoret och ett antal fastighetsägare, däribland Alecta. Det kan dock inte uteslutas att planförslaget kan föranleda Alecta skada i den delen.

3 Miljökonsekvenser

- 3.1 I MBK tas inte upp störningar under byggtid, tunnelsäkerhet, brand eller utrymning. En mer detaljerad MKB skulle enligt Alecta bättre ge en samlad bild av konsekvenserna av projektet och även möta den oro som uppstår hos allmänheten och, här mer specifikt, hos Alectas hyresgäster

4 Anspråk på ersättning eller inlösen

- 4.1 Alecta förbehåller sig rätten att inkomma med anspråk på ersättning eller inlösen av Göteborg Inom Vallgraven 37:20 och/eller 37:21 .

Kommentar:

Angående synpunkter om buller, tillgänglighet och byggtid se: "Byggtid samt buller och vibrationer" i sammanfattningen. Under byggskedet kommer Göteborgs Stad ha en genomförandeorganisation på plats. Organisationen kommer att samarbeta med Trafikverket samt företräda staden och dess medborgare för att minimera negativa

konsekvenser så långt det är möjligt. Angående besiktningar och eventuella skador på fastigheter, se ”Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare” i sammanfattningen.

Detaljplanen vid Rosenlund kommer att avgränsas så att den inte överlappar detaljplanen för Västlänken. Planarbete på fastigheter som ligger inom Västlänkens plangräns avvaktar till detaljplan för Västlänken är klar.

Arbetstunneln Rosenlund kommer att fungera som räddningsväg och servicetunnel när Västlänken är klar. Servicebilarna kommer att ge en knappt märkbar trafikökning i driftskedet. Under byggskedet är Rosenlund en möjlig transportväg för byggtrafik och schaktmassor. Konsekvenserna av byggtrafiken utreds av Trafikverket.

Arbetstunneln i Annedal har nu fått ett nytt förslag till lokalisering, se ”Arbetstunnel i Annedal, A3”, i sammanfattningen.

När det gäller DP 5154 en genomförandetiden förnyats för den fråga som planändringen handlade om, nämligen att bygga in arkaderna på Rosenlundsgatan. I övrigt gäller den tidigare detaljplanens genomförandetid, vilken har gått ut.

Lantmäteriet utreder vilka rättigheter som berörs när de gör fastighetsförteckningen. Trafikverket ansvarar för att hantera de nyttjanderätter som kommer i konflikt med projektet.

40. Fastighetsägare Carl Grimbergsgatan

Hänvisar till rivningar som skedde i området under 70-talet och undrar hur kommunen skall kunna reparera de skador som fastighetsägaren anser ha skett i området och oroas över att samma misstag kommer att ske igen nu vid Annedal och Haga. Stadsbyggnadskontoret borde se Annedals potential som trädgårdsstadsdel och rekreativsområde istället för genomfart för tung trafik. Odlingslotter, caféer, konstprojekt och synliggörande av hållristningar vid Muraregatan ses som goda exempel på projekt staden bör ta tag i.

Kommentar:

För kommentar, se ”Arbetstunnel i Annedal, A3”, i sammanfattningen.

41. Fastighetsägare Cederbourgsgatan

Är positiva till en förbättring av den spårbundna kollektivtrafiken till Göteborgs centrum men hänvisar till andra alternativ då förslaget leder till olägenheter för staden i och med lång byggtid, höga kostnader och risk för bebyggelse. Fastighetsägaren:

- kräver att kommunen/trafikverket tar fram ett detaljerat åtgärdsprogram för hur man skall säkerställa att grundvattensänkningar inte skall ske vid deras fastighet.
- kräver att kommunen/trafikverket gör mätningar av, grundvattennivån, avvägningpunkter på fastigheten med dubbar, vibrationsmätningar. Mätningar skall ske före byggstart, kontinuerligt (4 ggr/år) under byggperioden och minst 10 år efter arbetets färdigställande. Dessa mätningar skall bekostas av kommunen.
- anser att det är kommunens ansvar att bevisa att eventuella skador inte har uppkommit på annat sätt än vid tunnelbygget. I fall av en rättsprocess bör kommunen bekosta rättegångskostnader.
- undrar hur riskerna skiljer sig för sänkning av grundvattennivån med det höga respektive det låga alternativet vid station Korsvägen. Dessa risker måste vägas in innan beslut.

- lyfter fram att det är av största vikt att boende i fastigheten uppnår full tillgänglighet till fots, med kollektivtrafik och med bil under hela byggarbetstiden.
- befarar stor risk för buller och vibrationer under byggarbetstiden.
- anser att pengar bör avsättas för att Brandgasschakt, tryckutjämningschakt och ventilationsschakt skall utformas så att de inte stör, utan blir ett tillskott till stadsbilden.

Kommentar:

Angående synpunkter om buller, tillgänglighet och byggtid se: ”Byggtid samt buller och vibrationer” i sammanfattningen.

Angående besiktningar och eventuella skador på fastigheter, se ”Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare” i sammanfattningen.

För kommentar angående tekniska anläggningar, se under rubriken ”Tekniska anläggningar och stationsuppgångar” i sammanfattningen.

42. Fastighetsägare på Lundgrensgatan och Eklandagatan

Anser att:

- Inbjudan till samråd kom för sent (ca 14 dagars varsel) och kräver minst 3 veckors tid innan möte för att inte intressenter skall nödgas tacka nej.
- Västlänken är en felsatsning och prov på brist i kunskap och demokrati vilken är planerad utan hänsyn till stadens utveckling, nu och i framtiden. Politiker skall inte bygga monument av sin tid utan här borde en statlig storebror sätta ner foten.

Kommentar:

Inbjudan till samrådet skickades ut enligt stadsbyggnadskontorets rutiner. Angående punkt 2 hänvisas till ”Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete” i sammanfattningen.

43. Almgren Fastighets AB

Äger och förvaltar fastigheten Vasastaden 8:1 med adress Haga Kyrkogata 4/Storgatan 1, fastigheten är belägen invid Station Haga. Bolaget är i huvudsak positiva till projektet men har följande synpunkter som bör tas i beaktande:

Grundvattennivåer och markpåverkan

Fastigheten Vasastaden 8:1 är byggd under senare delen av 1800-talet och stod färdig 1871. Byggnaden är grundlagd med träpålar samt rustbäddar av trä med kallstensmur däröver. Vid grundvattensänkningar påverkas byggnadens grundläggning mycket negativt, vid grundvattensänkning där träverket kommer ovan grundvattenytan ruttnar grundläggningen och byggnaden sjunker. Det är därför av största vikt att grundvattennivån bibehålls och säkerställs under hela projektet, såväl under själva byggnationen som vid driftskedet. Vi begär att Göteborgs Stad och Trafikverket säkerställer grundvattennivån under hela perioden samt att mätningar av byggnadernas sättningar respektive grundvattennivåerna mäts kontinuerligt från dagens datum. Avvägningmätningar för Vasastaden 8:1 finns att tillgå från tidigt 1980-tal fram till idag.

Tillgänglighet och ljudstörningar under byggtiden

Även tillgängligheten och kommunikationen invid samt till och från fastigheten är viktig. I byggnaden finns ett flertal bostäder samt en restaurangverksamhet som är

beroende av god tillgänglighet under hela byggprocessen för att bibehålla verksamheten. Även ljud- och nedsmutsning kring byggarbetsplatserna under byggprocessen måste beaktas. En dräglig boendemiljö respektive rimliga förutsättningar för verksamheter i området måste säkerställas.

Kommentar:

Angående byggtiden se: *"Byggtid samt buller och vibrationer"* i sammanfattningen.

44. Ordförande i Bostadsrättsföreningen Hasselbladiska huset (Östra Hamngatan)

Vill att staden i anslutning till projektet skall:

- dokumentera fastigheten på Östra Hamngatan i bild. Varje lägenhet/lokal/gemensamt utrymme/ytterväggar/tak bör fotograferas för att kunna jämföras med eventuella skador som uppstår vid arbete/sprängningar/grävningar.
- mäta grundvattennivån före arbetets start (vid en relevant punkt för vår fastighet) för att möjliggöra jämförelse efter avslutat arbete.
- utföra en mätning innan arbetet startar för att möjliggöra jämförelse efter avslutat arbetet i avseende på att fastigheten är pålad.
- mäta bullernivån i samtliga lägenheter före arbetets start samt under dess gång. Om bullernivån överstiger de givna riktlinjerna anser ordföranden för föreningen att staden skall vara ansvariga för att åtgärda det och föreningen gå skadeslös.

Kommentar:

Angående buller se: *"Byggtid samt buller och vibrationer"* i sammanfattningen.

Angående besiktningar och eventuella skador på fastigheter, se *"Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare"* i sammanfattningen.

45. Fastighetsägare Johannebergsgatan

Oroar sig för byggandet av Västlänken då deras fastighet inom Vallgraven 30:1 är belägen på lerlager som sluttar ner mot Rosenlundskanalen. En tunnel anses medföra stor risk för destabilisering av lergrunder med fara för sättningsskador. Fastighetsägare kräver att Göteborgs Stad grundförstärker fastigheten ner till fast berg inför byggandet av Västlänken.

Kommentar:

Angående besiktningar och eventuella skador på fastigheter, se *"Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare"* i sammanfattningen.

46. Fastighetsägare i Annedal, skrivelse med 35 namnunderskrifter

Fastighetsägare till fastigheter Annedal 3:2, 3:3, 3:4, 3:5, 3:6, 3:7, 4:2, 4:3, 4:4, 4:5, 4:6, 4:7, 5:1, 5:2, 5:3, 5:4, 5:5, 5:6, 5:8, 5:9, 5:10, 5:11, 5:12, 5:13, 5:14, 5:15 & 5:15.

Fastighetsägare yrkar på följande punkter:

- Jämlikt 4 kap 2§ Plan och bygglagen skall kommunen i detaljplanen pröva områdets lämplighet i de fall byggnadsverkets användning får betydande inverkan på omgivningen. Enligt fastighetsägarna kommer den planerade arbetstunneln i Annedal att få en betydande inverkan på omgivningen, även efter att järnvägstunneln färdigställts. Kommunen måste därför i planförslaget redovisa den framtida verksamheten i anslutning till tunnelöppningen vid Muraregatan.

- Planbeskrivningen skall jämlikt 4 kap 33§ Plan och bygglagen redovisa planeringsförutsättningarna och planens framtida syfte. Vidare skall överväganden som legat till grund för planens utformning, särskilt med hänsyn till fastighetsägarnas motstående intressen, redovisas.
- Plangenomförandet antas få betydande miljöpåverkan varför redovisning om miljökonsekvenserna skall följa bestämmelserna i 6 kap miljöbalken.
- Den framtida användningen av området måste särskilt beskrivas så att miljökonsekvensbeskrivningen kan ta hänsyn till alternativ placering av den servicetunnel som detaljplanen syftar till att anordna.

Med hänsyn till miljöpåverkan måste miljökonsekvensbeskrivningen anpassas i följande avseenden:

- Byggnaderna inom kvarteret Aprikosen, Plommonet och Krikonet uppfördes i slutet av 1800-talet. Större delen av byggnaderna inom kvarteret Aprikosen är grundlagda på rustbädd. Byggnaderna i kvarteret Krikonet är delvis grundlagda på berg och delvis rustbädd. Byggnaderna är uppförda i tegel med kalkbruk, som efter många års miljöpåverkan inte har ursprunglig hållfasthet. Byggnaderna är därför särskilt känsliga för vibrationer.
- I området finns förutom boende även skola, förskolor och äldreboende. Särskild hänsyn måste därför tas till miljön så att den framtida användningen inte medför ökade transporter i området.
- Byggnaderna i området, varmed även innefattas den s.k. Dicksonska Stiftelsen inom kvarteret Bananen, Annedalsskolan och Annedalspojkmans hus är av riksintresse. Därför måste särskild utredning göras rörande kulturvärdena i området.
- I Landalabergen finns en koloni av fridlysta fladdermöss. Miljökonsekvensbeskrivningen måste därför ta hänsyn till biotopskyddet.

Fastighetsägare menar att den föreslagna detaljplanen utifrån den redovisning kommunen hittills lämnat medför risker både avseende säkerhet och människors hälsa. Därför skall samrådet jämlikt 5 kap 14 § pkt 5 Plan och bygglagen särskilt verka för att planerad bebyggelse inte blir olämplig.

Kommentar:

För kommentar, se ”Arbetstunnel i Annedal, A3”, i sammanfattningen.

47 Liseberg

Har följande synpunkter på samrådshandlingen:

Lisebergs bedömning är att det föreslagna sydliga läget för tunnelns dragning, söder om Örgrytevägen, kommer att ge större konsekvenser för Lisebergs verksamhet än i det nordliga alternativet under såväl bygg- som driftskedet och att alternativet har valts på grund av ekonomiska faktorer.

När det gäller restriktioner rörande lägsta nivåer och avstånd för pålning m.m. över och vid sidan om järnvägstunneln, är dessa inte acceptabla för Liseberg. Restriktionerna innebär en mycket kraftig begränsning i möjligheten att utveckla nöjesparken och tom möjligheten att återuppföra byggnader som måste rivas under anläggandet av järnvägstunneln. Istället bör gälla att järnvägstunneln ska dimensioneras så att Liseberg kan grundlägga för byggnader och för framtida attraktioner på ett fackmässigt sätt. Överenskommelser om krav för dimensionering bör träffas mellan Liseberg och Trafikverket och redovisas i ändringen av detaljplanen.

Det är viktigt för Liseberg att det för den fortsatta processen kommer en organisation på plats som *dels* arbetar för att begränsa de negativa konsekvenserna för Liseberg under såväl byggskedet som det permanenta skedet, *dels* tar fram och träffar överenskommelser kring en avtalsstruktur som ger Liseberg ersättning för de direkta och indirekta kostnader som genomförandet av projekt Västlanken visar sig medföra för Liseberg.

Liseberg ser mycket negativt på placeringar av ventilationsanläggningar på Lisebergs mark och önskar att ytterligare utredningar görs för att undersöka möjligheten till andra lokaliseringar. Anläggningarna kan ta omfattande volym, innebära en begränsning att utveckla parken och medföra hinder för transporter. Under alla förhållanden måste en slutlig placering av eventuella ventilationsanläggningar inom detta område bestämmas i samråd med företrädare för Liseberg.

Liseberg hänvisar till tidigare inlämnade yttranden till Trafikverket, 2006-04-28 och 2013-06-28, där de skriver att Västlänkens nu aktuella alternativ *Korsvägen-Haga* är det som gynnar Göteborg och evenemangsstråket bäst. Vidare synpunkter från yttranden:

Lisebergs markförhållanden är besvärliga med sannolikt mellan 20-30 m till berg vid Mölndalsån och berg i dagen direkt i anslutning till Lisebergs Teatern. Den ovanliggande leran ligger därmed i relativt brant lutning och gör området mycket raskänsligt. Det har redan tidigare varit utsatt för ras vid spontning. Noggranna utredningar måste därför klarlägga eventuella risker, och hänsyn till dessa risker måste givetvis tas vid byggnationerna av järnvägstunneln.

Den föreslagna tunneldragningen går nära de pålar som hör till Stora Scenens "vibrationsplatta". Dessa måste beaktas och hållas ostörda i sitt läge under byggtiden.

Spegeldammen i parken är anlagd på en naturlig damm vilket gör att den är känslig för grundvattenförändringar. En nödvändig åtgärd för att säkra dammen är att gräva ur den och anlägga den på nytt med en botten av betong.

Grundläggningarna på byggnaderna i området är från mycket skilda byggnadstider varför det krävs stor noggrannhet vid förberedande utredningar samt mätningar för att säkerställa framtida funktion.

Det är viktigt att Liseberg under byggnationen har en tillfredsställande tillgänglighet till kollektivtrafik, att gång- och cykelbanor skall vara framkomliga och säkra för dess besökare och att vägar inte får korkas igen på grund av byggnadsarbetena. Tillräckliga ytor för att klara publikströmningarna måste finnas tillgängliga. Arbetet måste ske i samarbete med Liseberg.

Antalet parkeringsplatser i områdets närhet måste säkerställas under hela byggtiden.

Det finns en risk att transportvägen till Stora Scenen och Rondo, som går över Mölndalsån inte kan nyttjas under byggtiden varför en alternativ provisorisk övergång bör övervägas.

Arbetsområdet måste ha lämpliga inhägnader ur säkerhetsaspekt men det kommer även ställas höga krav på inhägnadernas estetiska utformning samt att de är ljussatta.

Nödutgångar från tunneln bör inte placeras i parken på grund av att parken är inhägnad, att det kan begränsa parkens utveckling och på grund av att det periodvis redan nu är trängsel vilket kan försvåra en eventuell evakuering.

Kommentar:

Gällande synpunkter om risk för skador på byggnader och eventuella kompensationer till Liseberg för återställande se "Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare" i sammanfattningen.

Trafikverket och Göteborgs Stad arbetar gemensamt för att trafiklösningarna under byggtid, så som parkeringslösningar och tillgänglighet, skall fungera så smidigt som möjligt. Detsamma gäller även säkerheten och tryggheten i anslutning till byggarbetsplatserna. Se vidare under stycket: *"Byggtid samt buller och vibrationer"* i sammanfattningen.

Vid valet av Västlänkens sträckning har såväl ekonomiska som tekniska aspekter legat till grund. Tunnelns sträckning beslutades 2006.

I ett kompletterande samråd har en utökning av område för ventilationsanläggning prövats. Området berör både Lisebergs och Universeums fastigheter. Granskningshandlingarna föreslås kompletteras med detta utökade område.

Service- och räddningsschakt har inte placerats på Lisebergs område.

Trafikverket och Liseberg har sedan det ursprungliga samrådet fört diskussioner om grundläggning vid Liseberg. En restriktion för tunnelns placering i höjddled finns i detaljplanen. Det pågår också en process om hur verksamheter på Liseberg ska fortsatt fungera under byggtiden som inte påverkar detaljplanen.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

48. Bevara Annedal

Är en opolitisk intressegrupp som motsätter sig byggandet av den planerade arbetstunneln i Annedal då den enligt gruppen medför mycket negativa konsekvenser under såväl byggskede av arbetstunneln, bygge av tågtunneln samt under drift av Västlänken.

En skrivelse med 16 namnunderskrifter kallad "Rädda det sista av Annedal" inkom tidigt under perioden som var öppen för yttranden. Senare inkom en mer omfattande skrivelse med 71 namnunderskrifter vilken sammanfattas nedan:

Kritik framförs till stadsbyggnadskontoret med avseende på det bristande utredningsunderlaget då konsekvenserna för förslaget anses oacceptabla. Gruppen ifrågasätter varför berörda boende inte haft möjlighet att lämna synpunkter och varför inte alternativa lösningar har redovisats tidigare. Att inte arbetstunnelns läge varit redovisat i tidigare rapporter anses också oacceptabelt.

Följande alternativ presenteras som möjliga; Nollalternativ avseende arbetstunneln, ny placering bakom psykologiska institutet och ny tunnelöppning vid tunnelreservation vid Medicinareberget/Sahlgrenska. Båda de senare läggs fram som en långsiktig lösning om Västlänken skulle förlängas till Särö.

Fortsättningsvis förväntas arbetstunneln ge följande konsekvenser för Annedal:

- Riksintresse: Breddningen av tunnelpåslaget påverkar permanent riksintresset och kulturmiljön i området.
- Biotop: Aktivitet i berget påverkar fridlysta fladdermöss, hackspettar och naturen inklusive befintliga träd mycket negativt.
- Sprängning: Husen i området (som är skyddade enligt NRL 2 kap riksintresse) klarar inte de vibrationer som kommer uppstå från byggnationen.
- Grundvatten: Sänkningar av grundvatten kan ta många år och riskerar att skapa sättningsskador på husen i området.
- Kväveutsläpp: Ökade utsläpp påverkar luften och miljön mycket negativt.
- Ventilation från tunneln: Ökat buller påverkar miljön i området. Fönsterbyte skulle gå emot kulturvärden och riksintresse för de gamla husen.
- Trafiksäkerhet: 500-700 skolbarn och övriga boende utsätts för risk från tung trafik.
- Trafikföroreningar: Den tunga trafiken skapar föroreningar som är skadliga.
- Vibrationer från trafik: Vibrationer kan resultera i sättningsskador.
- Trafikbuller: De tillåtna riktvärdena kommer att överstigas.
- Kapacitetsbrist: Varken Brunngatan eller Övre Husargatan är anpassade för tung trafik. Det är omöjligt att bredda Brunngatan vid den aktuella tunnelöppningen utan att riva hus som står under Riksintressets skydd.
- Drift: Servicetrafik i driftskedet innebär permanent ökad trafik.
- Byggetablering: Tillfälliga etableringar påverkar området mycket negativt.

Hänvisning ges till utredning från Trafikverket från 2006 som säger att om påslaget vid Brunngatan används blir påverkan stor i Annedal och att Övre Husargatan redan idag är hårt belastad. Ytan för räddningsfordon vid arbetstunneln finns inte med i detaljplanen varför gruppen även undrar var denna yta skall placeras och vilka konsekvenser den kommer att medföra.

Kommentar:

En ny placering för arbetstunneln utreds, för längre kommentar se ”*Arbetstunnel i Annedal, A3*”, i sammanfattningen.

För synpunkt angående dialogen för projektet se under rubriken ”*Kommunikation*” i sammanfattningen.

49. Boende på Hvitfeldtsgatan

Beskriver förslaget till Västlänken som ett mycket bra initiativ med tanke på Göteborgs framtid som metropol och för att kollektivtrafiken skall kunna hantera de växande folkmassorna. I och med den väntade befolkningsökningen föreslås att staden redan nu planerar för hur framtida spårvagnstunnlar och ett eventuellt stadsbanenät kan komma att dras för att de delar av Västlänken som kan komma att belastas blir förstärka redan nu.

Kommentar:

SBK anser att det är en klok synpunkt angående stadsbanenätet. Samrådshandlingen omöjliggör inte för stadsbana under mark i Haga eller vid Korsvägen, dock är planeringsinriktningen i järnvägsplanen sådan att de blir svår genomförbara i ett grunt läge.

50. Boende på S:t Sigfridsgatan 80,

Ifrågasätter tunnel/schakt vid S:t Sigfridsgatan och vill att staden skall ta i beaktande att

- området öster om är ett högriskrasområde, byggnaderna, vilka flera är K-stämplade, utmed S:t Sigfridsgatan har sättningar bl.a. beroende på trafiken, ytterligare tung trafik skulle kunna ge mer omfattande skador. Vidare finns en trafikplan för gatan som Trafikkontoret inte genomfört, samt tidigare var gatan en BK3 väg vilken ändrades till BK2 utan att några åtgärder vidtagits.
- Bullernivåerna överskrider redan idag gällande gränsvärden/riktlinjer vilket Trafikkontoret och Miljöförvaltningen är medvetna om men ej åtgärdar.
- Luftemissionsnivåerna överskrider troligtvis gällande gränsvärden. Mätningar från Miljöförvaltningen och Trafikkontoret har begärts men utan att ha fått del av resultatet.

Kommentar:

Angående byggtid och buller se under rubriken: ”*Byggtid samt buller och vibrationer*” i sammanfattningen.

Angående besiktningar och eventuella skador på fastigheter, se ”*Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare*” i sammanfattningen.

Angående luftemissioner: En miljömedicins rapport har tagit fram (Västra Götalands miljömedicinska centrum 14 05 26) som visar att Västlänken i driftsskedet inte kommer att öka utan snarare minska om tunneln leder till minskad biltrafik.

51. Boende på Muraregatan

Överklagar den inventering av Fladdermöss & Småfåglar som gjorts för Västlänken och dess servicetunnlar i Göteborg. Boende ogiltigförklarar inventeringen som är gjord av Calluna AB, Linköping och syftar främst på avsaknad av undersökning kring arbetstunnel A3. Fladdermössen, som enligt vittnen bott där åtminstone sedan 30-talet, tros bo där sprängning skall ske. Fladdermössen ger stort mervärde till de boende genom att se och höra dem. Frågan ställs varför denna plats inte är omnämnd i utredningen och boende hänvisar till artskyddsförordningen 4 § vilken innebär att ”*det är förbjudet att fånga, döda eller flytta fladdermöss och man får inte heller förstöra deras boplatser. Länsstyrelsen kan medge dispens*”. Boende hänvisar också till

fågelinventering i samrådshandling gällande västlänken. I området finns den mindre hackspetten vilken är rödlistad; Naturvårdsföreningen är kontaktad i ärendet.

Boende påpekar att inventering skall företas under sommarperioden och hänvisar till Länsstyrelsens svar i frågan som också påpekar att fladdermöss i Sverige är skyddade enligt artskyddsförordningens 4 §.

Kommentar:

Tunnelöppningen i Annedal var inte med i utredningen då den kom senare som förslag till arbetstunnel. Trafikverket utreder andra lösningar om vilka ytor som behöver inventeras med en naturutredning, efter detta kommer Park- och naturförvaltningen att bedöma platserna och beställa kompletteringar.

Arbetstunneln i Annedal har nu fått ett nytt förslag till lokalisering, se ”*Arbetstunnel i Annedal, A3*”, i sammanfattningen.

52. Boende på Hedåsgatan

Menar att värdegrunderna och projekten i det Västsvenska paketet i sin helhet är bra men att politikerna visar dåligt ledarskap då de inte vågar backa i beslut där det råder oenighet; Västlänken och Trängselskatten.

- Angående trängselskatten föreslås avgiftsbelägga de som reser med bil in i centrum mellan 06:00 – 12:00. De eventuella avgifter som går förlorade tas lämpligen ut via skatten.
- Angående Västlänken förundras boenden över den uppfattade oviljan att lyssna till alternativa, mer kostnadseffektiva lösningar och tror att frågan kan handla om prestige. Göteborgs politiker skulle kunna framstå som förebilder om de öppnade för revision på grund av nya fakta och lösningar. Stadsplanerare borde omvärdera centralstationen och planera för en perifer station viken skulle lösa problematiken med säckstationen, Gårda lyfts som förslag då där finns plats för bl.a. parkering och yta för spår om E6:an sänks. Göteborgs förutsättningar bör tas till hänsyn istället för att försöka tävla med Stockholm och Malmö. De som säger nej till projektet vill bara väl och det är politikernas uppgift att lyssna på medborgarna. Skapa inte fler felaktiga beslut, rivningen av Arkaden tas upp som ett dåligt exempel.

Boende skriver i ett kompletterande yttrande att projekt aldrig får gå så långt i sitt planeringskede att själva kostnaderna att dra sig ur projektet får bli ett argument för att inte göra så. Det är oansvarigt av ansvarigt organ att gå vidare med ett så stort projekt då majoriteten av medborgarna anses vara mot projektet. Boende hävdar att någon måste ställas till svars för oviljan att lyssna på medborgarnas röster.

Kommentar:

Frågan om trängelskatt ingår inte i denna detaljplan. Beslut finns att Göteborg Stad skall ordna en separat folkomröstning i denna fråga, den är aktuell i och med folkomröstningen under hösten 2014. I frågan om Västlänken, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

53. Boende på Sankt Eriksgatan

Har skickat in flera yttranden där boenden:

1. undrar om kommunen vid tidigare investeringar så som Fjärrkylerör, fiberkabel, ombyggnader av gator och trottoarer har tagit hänsyn till planeringen av Västlänken och om kostnaderna för att återställa dessa investeringar (när en del av dem måste rivas upp) kommer att belasta tunnelprojektet.

2. nämner att när Västlänken började diskuteras talade man om att fjärrtågen inte skulle behöva gå in till Göteborgs Central, nu talas det i stället om att regional- och lokaltåg skall trafikera tunneln och eventuellt även godståg. Kommunen borde tydliggöra vilken typ av användning tunneln skall ha och varför inriktningen har ändrats.
3. hänvisar till att biltrafiken från Götatunneln ger visst buller till de boende i Nordstaden och undrar hur staden löser bullerproblematiken kopplade till Västlänken?
4. kritiserar den utredning om eventuella sociala problem som kan orsakas av Västlänken då området kring Göteborgs Operas enligt utredningen inte anses ha sådana problem trots frekventa polisinsatser bland annat i samband med Frälsningsarméns hem för socialt utsatta personer ligger i området.
5. kritiserar utredningar om fågellivet (denna anses inte behövas)
6. Nämner att det inte finns något i utredningsmaterialet om problem med dammbildning trots att det ansågs varit ett stort problem under byggandet av Götatunneln.
7. anser att det buller som alstras under själva byggtiden har försumrats i utredningen och undrar hur boende kan påverkas av detta.
8. undrar hur ovanliggande fastigheter kan påverkas av de gaser som bildas vid en eventuell brand i tunneln.
9. undrar om en eventuell gångtunnel från Haga till Järntorget har räknats in i kalkylen för Västlänken.
10. undrar varför den norra uppgången i Haga planeras i det området då det inte finns någon befintlig bebyggelse eller verksamhet där idag.
11. saknar en utredning om framkomligheten under byggandet av Västlänken, framför allt vid Korsvägen vilket är en stor trafikapparat idag. Investeringar för Chalmerstunneln blir verkningslösa under flera år och besökare till evenemangen i området får det problematiskt.
12. undrar vilken typ av kompensation boende kan få på grund av bygget eller driften (från t.ex. ökat buller, ökat städarbete pga byggdamm eller andra olägenheter).
13. undrar om el, vatten, avlopp, bredbandsuppkopplingar kan komma att drabbas av driftavbrott på grund av tunnelbyggandet samt under förberedelsearbetet.
14. undrar under hur lång tid området framför GöteborgsOperan kommer att vara uppgrävt för att flytta ledningar och rör, om man har tagit hänsyn till att ledningar och rör flyttades vid byggandet av Operan, om dessa kostnader kommer att belasta Västlänken och om rörläggning vid eventuell utbyggnad av Göteborgsoperan kommer att samordnas med Västlänkens byggnation.
15. undrar om Trafikverket och kommunen kan säkerställa att återställandet av mark kommer att gå snabbt efter att tunneln är färdigställd.
16. lyfter vikten av att ha arkitekter som värnar om stadsmiljön och ritat både vackra stationer och byggnader för ventilationer och utrymningsvägar.
17. belyser vikten av rätt entreprenör till bygget och syftar till upphandlingen av italienska spårvagnar vilket anses varit ett felsteg.
18. anser att många byggprojekt i Göteborgs kommun har gått långsamt och undrar om Trafikverkets inblandning och dess kompetens kommer att innebära ett snabbare och bättre utfört arbete.
19. vill ta del av utredningen av högbana som gjorts.
20. undrar hur Trafikverkets påstådda nedgradering av regional- och lokaltrafiken till förmån för fjärrtågen kommer att påverka Västlänken.

21. anser att det bör byggas fyra spår på alla stationer direkt för att slippa eventuella ombyggnationer i framtiden och undrar om dessa kostnader har tagits till hänsyn.
22. undrar hur projektet kommer att påverka Götatunnelns trafikering.
23. ställer frågan hur det är möjligt att sätta ett belopp på Västlänkens kostnad när det finns så många faktorer som kan påverka kostnaden samt undrar hur kostnader över budget skall finansieras.
24. undrar om det är inräknat i den kortare restiden för Västlänken att sträckan för tåg söderifrån blir längre och gångvägen från stationen till Drottningtorget ökar.
25. frågar om de nya stationerna kommer att kunna användas för de snabbtåg som eventuellt kommer i framtiden.
26. undrar varför Västlänken planeras trots att tidigare diskussioner om tunnelbana i Göteborg har avkastats på grund av svårigheter med att bygga i leran.
27. vill ha svar på hur tillgängligheten kommer att se ut till fastigheten på Sankt Eriksgatan 2A under byggtiden.
28. undrar om inte fastigheten på Sankt Eriksgatan 2A kan påverkas av sprickbildning då berörd fastighet måste pålas under byggtiden.
29. undrar hur renhållningen kommer att skötas under byggtiden. Om det är upp till entreprenörer måste ansvar för renhållning vara ett krav vid upphandlingen.

Kommentar:

1. Återställningsarbeten belastar Västlänkens budget.
2. Detaljplanen styr ej över hur Västlänken trafikeras. I den mån staden vill påverka detta så görs det i andra sammanhang. Trafikverket äger denna fråga. För närvarande planeras Västlänken trafikeras med lokaltåg och regionaltåg till och från Västkustbanan, Kust till kustbanan, västra Stambanan, Norge-Vänernbanan samt Bohusbanan.
3. För kommentar se: "*Byggtid samt buller och vibrationer*" i sammanfattningen.
4. Den sociala konsekventanalys som gjorts behandlar permanenta tekniska anläggningar ovan mark och hur dessa påverkar stadsmiljön. I området runt Operan har bedömning gjorts att de planerade tekniska anläggningarna inte kommer att påverka stadsmiljön i den mån att en social konsekvensanalys är nödvändig här.
5. På plaster där det finns tunnelmyningar måste utredningar göras om eventuella kolonier med fåglar häckar.
6. För kommentar se: "*Byggtid samt buller och vibrationer*" i sammanfattningen.
7. För kommentar se: "*Byggtid samt buller och vibrationer*" i sammanfattningen.
8. Ventilationstorn är utplacerade för att göra en acceptabel, minsta möjlig påverkan på omgivningen.
9. Någon gångtunnel mellan Järntorget och Haga är inte med i budgeten och inte heller i Trafikverkets eller kommunens planarbete.
10. Norra uppgången planeras i anslutning till befintlig hållplats som i framtiden kommer att utökas och bli en viktig bytespunkt för Västlänksresenärer som har sitt slutliga mål i sydvästra Göteborg. I norr kommer en uppgång även att finnas nära Rosenlundsbron för resenärer som har sitt mål i City. Genom detta område finns redan idag starka kommunikationsstråk och många människor i rörelse större delar av dygnet.
11. För kommentar se: "*Byggtid samt buller och vibrationer*" i sammanfattningen.
12. För kommentar se "*Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare*" i sammanfattningen.
13. För kommentar se: "*Byggtid samt buller och vibrationer*" i sammanfattningen.
14. För kommentar se: "*Byggtid samt buller och vibrationer*" i sammanfattningen.

15. För kommentar se: ”Byggtid samt buller och vibrationer” i sammanfattningen.
16. För kommentar se: ”Tekniska anläggningar och stationsuppgångar” i sammanfattningen.
17. Göteborgs Stad följer LOU, ”Lagen om Offentlig Upphandling” vid upphandling av entreprenörer.
18. -
19. Detaljplanen kan inte tillhandahålla utredningar som inte är framtagna genom arbetet med detaljplanen. Frågan ombeds ställas till Trafikkontoret Göteborg
20. Detta är en fråga för Trafikverket, och frågan vidarebefordras dit. Minskas möjliga lägen för pendeltåg och regiontåg, så minskas sannolikt även antal tåg i Västlänken. På sikt planeras för bättre kapacitet på järnbanorna in mot Göteborg så att detta problem inte kommer att uppstå.
21. Detaljplanen medger fyra spår vid alla stationer, om de byggs är en finansierings- och trafikeringsfråga som inte detaljplanen hanterar.
22. För kommentar se: ”Byggtid samt buller och vibrationer” i sammanfattningen.
23. –
24. Ja, detta är kända effekter. Staden och Västtrafik ser över hållplatslägen och linjedragningar samt gångstråk kring centralområdet.
25. Sannolikt inte, Västlänkens stationer medger bara 250 m långa tåg. Snabbtåg planeras även i fortsättningen att angöra nuvarande Göteborgs centralstation.
26. Västlänken och tunnelbana har olika uppgifter, Västlänken knyter ihop regionen och Göteborg, en tunnelbana är främst ett transportmedel inom staden mellan dess stadsdelar.
27. För kommentar se: ”Byggtid samt buller och vibrationer” i sammanfattningen.
28. Angående besiktningar och eventuella skador på hus, se ”Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare” i sammanfattningen.
29. För kommentar se: ”Byggtid samt buller och vibrationer” i sammanfattningen.

54. Boende på Föreningsgatan

Stöder alla aktioner mot tunnelbygge i Annedal. Det handlar om levnadsvilkor och om kulturmärkta hus och andra bostäder som skulle spricka och krackelera i byggnadsstommen och glida på blåleran.

Kommentar:

För kommentar, se ”Arbetstunnel i Annedal, A3”, i sammanfattningen.

55. Boende på Carl Grimbergsgatan

Har synpunkter angående arbetstunneln vid hörnet av Brunnsgatan/Muraregatan, den ökade trafiken i området anses ge en kraftigt försämrad miljö för de boende, för barnen på skolor och förskolor samt kunna skada husen i närheten av mynningen (som enligt yttrandet redan har sättningar). Vid passage av tyngre lastbil skakar golven och får porslin att skallra i boendet. Boenden förväntar sig undersökningar angående byggnaderna innan byggstart.

Kommentar:

För kommentar, se ”Arbetstunnel i Annedal, A3”, i sammanfattningen.

56. Boende på Föreningsgatan

Föreslår en ny huvudcentralstation under Prospect Hill dit goda kommunikationer skall dras, att E6:an kulvertas, att en ny paradgata planeras från den nya centralstationen vid Prospect Hill till Avenyn och att den gamla centralstationen istället blir knutpunkt för spårvagns- och busstrafik. Detta förslag skulle bli billigare och byggtiden skulle bli mer smärtfri för staden.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

57. Boende på Smörgatan

Ställer sig mycket kritiskt till om politikerna lyssnar på åsikter och anser att kollektivtrafiken krånglar. Det behövs fler broar till Hisingen och inte större infrastruktursatsningar än så.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

58. Boende på Sten Sturegatan

Anser att Västlänken är en total felsatsning vilken ingen i den stora bekantskapskretsen stödjer. Medborgarnas åsikter måste komma fram för att inte politikerföraktet skall öka. Istället för Västlänken önskas en ringled runt Göteborg så biltrafiken slipper åka genom centrala Göteborg.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen..

59. Boende Adler Salvius gata

Anser tunneln vara onödigt lång och förespråkar närmaste vägen för tåg.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

60. Boende på Johannebergsgatan

Har följande synpunkter:

Stomljud i driftskedet: Boende ifrågasätter den maximala ljudnivå inomhus vid bostäder för stomljud som är satt till 30 dBA och anser att 25 dBA kan störa i områden med låg bakgrundsnivå. Det är inte långt mellan bergtunneln och bostadskvarteret vid Johannebergsgatan och boende skriver att berget är av dåligt ljudreducerande material. Frågan ställs hur kommunen förhåller sig till *försiktighetsprincipen* i frågan, hur hanteras vad som bestäms vara ”störningssäker nivå” och vad som kan bli en verklig störning? Hur fungerar linan... ”profession-projektledning-ekonomi”? Boende förutsätter att lokaler i närområdet som Artisten och Carlanderska har högre krav på ljudnivåer. Om inte försiktighetsprincipen följs kan då istället hela sträckan Korsvägen-Renströmsparken få en stomningsreducerande paketlösning som mer har bäring på 25 dBA?

Boende presenterar även en plan för stadsutveckling i området runt Korsvägen.

Kommentar:

För kommentar se: ”*Byggtid samt buller och vibrationer*” i sammanfattningen.

Plan för järnvägstunnel berör inte planering av Korsvägensområdet ovanpå marken, detta kommer att hanteras i detaljplanen för stationsområdet vilket kommer att gå på samråd under 2014.

61. Boende på Haga Kyrkogata

Vill få svar på hur mycket vibrationer och ljud från tågen som kommer att kännas/höras upp i fastigheterna. Speciellt i berörd fastighet. Boende vill även veta vilka krav på buller som angetts i upphandlingen (offertförfrågan).

Kommentar:

För kommentar se: ”Byggtid samt buller och vibrationer” i sammanfattningen.

62. Boende på Laboratoriegatan

Anser att staden medvetet undanhållit information om att förutsättningen för att senare få överklaga är att synpunkter lämnats under samråds- och utställningstiden. Fortsatta synpunkter:

- I området kring Jakobsdalsgatan finns många flerhundraåriga ekar vilka kan komma att skadas av grundvattensänkningar. Förebyggande åtgärder kan bli nödvändiga
- Ändringar av grundvattennivån kan komma att medföra skador på boendes hus eller växter på tomten. Förebyggande åtgärder kan bli nödvändiga.
- Tunnelbygget kan omöjliggöra användande av bergvärme för vissa fastighetsägare runt Jakobsdalsgatan vilket gör att det enda uppvärmningsalternativet kan bli fjärrvärme. Berörda fastighetsägare borde garanteras en fjärrvärmes taxa som gör att fjärrvärme aldrig blir dyrare än bergvärme.
- Boende kräver att grunden besiktigas före och under arbetet, och om skador börjar visa sig, måste arbetssättet ändras så att inte enskilda lider skada, även om det innebär att projektets kostnader ökar.
- Boende kräver att alla skorstenar som kan få skador tryckprovas, även om de inte används då det kan hända att oanvända skorstenar tas i bruk.
- Projektet är ett slöseri med allmänna medel som i och med kostnaderna och den långa byggtiden kommer att skada Göteborgs näringsliv.

Kommentar:

Angående besiktningar och eventuella skador på hus, se ”Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare” i sammanfattningen.

Det finns en planbestämmelse som anger hur långt ned från markytan ingrepp får ske, till exempel för bergvärme

Trafikverket har gjort utredning vad gäller grundvattenpåverkan, översiktlig beskrivning av påverkan görs i MKB för DP och mer detaljerat i Trafikverkets MKB.

63. Boende på Karlfeldtsgatan

Protesterar mot arbetstunnel i södra Jakobsdal då husen från 1930-talet redan är belastade av tågtunnel under husen, husens stabilitet skulle riskeras. Den ökade trafikmängden gör också att boendeförhållandena i området kommer att försämrats.

Kommentar:

Angående trafikmängder under byggtid se: ”Byggtid samt buller och vibrationer” i sammanfattningen.

Angående besiktningar och eventuella skador på hus, se ”Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare” i sammanfattningen.

Övriga

64. Skrivelse med ca 1400 namnunderskrifter,

Kom in vilken löd enligt följande:

Vi säger NEJ till byggandet av en servicetunnel till Västlänken i Annedal! *Bevara Annedal!* är en opolitisk intressegrupp som består av boende, verksamma samt näringsidkare i Annedal med närområden. Gruppen tar inte ställning för eller emot byggandet av Västlänken men säger definitivt NEJ till byggandet av en servicetunnel i Annedal. Detta på grund av miljöaspekten, kulturmiljön och våra barns säkerhet.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Arbetstunnel i Annedal, A3*”, i sammanfattningen.

65. Boende på Tångenvägen

Anser att dagens Göteborg C kan utvecklas med enkla åtgärder för att klara dubbla antalet spår med en låg kostnad jämfört med Västlänkens beräknade kostnader.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

66. Boende på Askims Hovslagareväg

Vill inte att projektet skall genomföras utan hänvisar till billigare alternativ med en station i Gårda. Det blir kaos under byggtiden och det finns inget behov av en station i Haga, det är bara politikerns önskemål om en tunnelbana som drivit valet av att lägga en station där. Miljarder skulle sparas om inte projektet genomfördes och husen i Haga/Hagaparken skulle inte riskeras.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

67. Boende på Valkyriavägen

Anser att Västlänken är ett riskabelt projekt och vädjar till politiker och tjänstemän att tänka om. T.ex. skytrains skulle vara betydligt billigare. Konkreta nackdelar som projektet bär med sig lyfts fram:

- Staden blir en byggarbetsplats under lång tid, särskilt där tunneln byggs i lera.
- Kulturellt viktiga områden riskerar att bli förstörda
- Bortforsling av lera, jord och bortsprängt berg blir mycket störande för boende och arbetare.
- Trafik kommer att omdirigeras, gator kommer att stängas av helt för kollektivtrafik, cyklister, fotgängare och bilister.
- Näringsidkare samt turistindustrin kommer att få stora avbräck, befolkningen i regionen kommer att skuldbeläggas lång tid framåt och de som passerar Göteborg samt de som måste åka in i staden får betala för projektet.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

68. Boende på Älvefjordsgatan,

Anser att Västlänken inte löser de problem tågtrafiken har i Göteborg, att staden inte skall finansiera då det är ett nationellt projekt samt att ett kostnadseffektivare alternativ bör tas fram då kostnadskalkylerna har svag grund.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

69. Boende i Västra Frölunda

Anser att Västlänken inte ger några fördelar och måste stoppas.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

70. Boende på Smörslottsgatan

Undrar varför bussfiler byggs då de skapar mer köer, syftet var att skapa mindre. Boenden frågar också varför station Haga skall byggas då det redan finns spårvagnshållplats i närheten.

Kommentar:

Frågan om bussfiler rör inte aktuell detaljplan. Vidare se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

71. Boende på Hovås Fasanstig

Anser att det finns ett flertal billigare och mer framsynta förslag istället för Västlänken. Då det inte finns någon möjlighet för politiker att ta ett steg tillbaka för att sedan kunna ta två steg framåt tillsammans med brukarna så återstår det inget annat alternativ än att rösta bort ansvariga politiker i valet 2014.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

72. Boende på Lindåsvägen

Ställer frågan vem som har glädje av tågstation i Haga. Bättre avkastning för miljön skulle vara att bygga dubbelspår/snabbspår på alla järnvägar in till Göteborg istället. Med hänvisning till Riksrevisionsverket säger boende att projektet kommer bli dubbelt så dyrt som beräknat.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

73. Boende på Lovisa Ströms väg

Undrar vad i samrådshandlingarna som skall ges åsikter på och tycker detta borde tydliggjorts. Vid åsikt om Västlänkens vara eller inte vara så bör projektet läggas ned. Ett alternativ borde vara att nyttja den korridor som E6 till Mölndal utgör och en ny tågstation vid Liseberg – Svenska mässan. Vid åsikt om antal stationer borde tunneln vara så kort som möjligt varav station Haga borde tas bort från förslaget.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

74. Boende på Klintstensvägen

Drabbas av en onödigt längre restid för att komma in till Göteborgs central. Dessutom blir gångvägen från den föreslagna stationen till Drottningtorget fördubblad, jämfört med dagens situation. Ett förslag är att det utreds hur stor andel av resenärerna söderifrån, som skulle vilja ha kvar möjligheten att resa dagens linjesträckning i en eller flera turer per timma, även om Västlänken byggs. Boende ser fram emot en kommentar på förslaget och undrar vidare:

- Hur är fördelningen av projektets budget på de planerade 6 km tunnel och 2 km ovan jord?
- Volymen av de massor som behöver transporteras bort i samband med bygget av Västlänken väntas vara ca 2,7 miljoner m³ lera och berg. Hur många m³ makadam och liknade fyllning, för att bygga banvallar etc, behöver sedan transporteras tillbaka in i tunneln?
- Hur många m³ fyllning behövs för att täcka över betongschakten där tunneln byggs "ovanifrån"?

Kommentar:

Västlänken möjliggör genomgående tågtrafik, framför allt för pendeltågen och regiontrafik. Målet är att tågtrafiken skall bli tätare, restiden kortare och att resenärer når fler destinationer utan byte. Se Trafikverkets lägesrapport "*Västlänken samrådshandling maj 2013*" för längre beskrivning av projektets nyttor.

Själva anläggningsdelarna i tunnel och ovan jord uppgår till 13 – 14 mdkr från 2009 års kalkyl och priser. Cirka 10% avser åtgärder ovan jord. Resterande belopp på 6 -7 mdkr ska täcka planering, projektering, administration, miljöåtgärder, mark & fastighetsinlösen, arkeologiska frågor, trafik under byggskedet med övriga provisorier m.m.

När det gäller återfyllning av "betongschakt" så kommer projektet självklart att återanvända massor från dessa schakt för att minimera antalet transporter. Schaktmassor att återfylla uppgår till storleksordningen 300.000 kubikmeter .

75. Boende på Sankt Jörgens Alle

Vill att projektet läggs ned då budgeten inte verkar hålla. Undrar varför det inte finns betalstationer för trängselskatten i västra Göteborg.

Kommentar:

För kommentar, se "*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*" i sammanfattningen.

76. Boende på Kungshöjdsgatan

Har tre argument mot Västlänken:

- Projektet är mycket platskrävande vilket leder till att stora exploateringsmöjligheter går förlorade då dessa ytor är reserverade för Västlänken. Enligt boende så riskeras det istället byggas ovanpå befintliga angränsande hus till Kungshöjdsgatan 11A vilket skulle sänka värdet på denna fastighet.
- Västlänken gynnar inte de som måste transportera sig med bil utan istället får de en sämre situation då de måste betala trängselavgift.

- Boenden hävdar att industribussarna till Volvo skall läggas ner och ställer sig kritisk till att biljettpriset höjs för kollektivtrafiken trots att många byggprojekt gör att det blir sämre framkomlighet.

Kommentar:

Innan ny exploatering för bebyggelse kan ske måste Stadsbyggnadskontoret godkänna den aktuella detaljplanen och då kommer hänsyn tas till omgivningens synpunkter. I och med byggandet av Västlänken så är målsättningen att yta som idag är spårområde skall frigöras vilket skapar exploateringsmöjligheter. Angående Västlänkens nytta hänvisas till ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen. Angående synpunkt om biljettpriser så hänvisas till Västtrafik vilka är de som reglerar priset och linjedragningen för kollektivtrafiken i Göteborgs kommun.

77. Boende på Kung Sverres Gata

Anser att dragningen från Rosenlund till Nya Allén innebär oacceptabla skador på Fornminnet Göteborg innerstad se "MKB kulturmilöbilaga". Dragningen bör göras om så att underjordiska befästningar inte kommer till skada, t.ex. genom djupare dragning under befästningarna.

Kommentar:

Åtgärder för att undvika betydande påverkan på befästningarna kommer att arbetas in i detaljplanerna för de olika stationerna, samt i linjeplanen i det fortsatta arbetet.

78. Boende Dr Forselius gata

Yrkar att projektet avbryts. Liggande förslag är för dyrt i förhållande till nyttan då tidsperspektivet gör att trafiklösningen kan vara omodern då projektet är färdigt. Eventuella problem med byggnation i lera och byggbuller gör att bättre lösningar bör hittas.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

79. Boende på Rundradiogatan

Anser att sträckningen via Haga är utan relevans. Sträckningen anses vara för dyr och en kortare sträckning hade gynnat Göteborgarna.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

80. Boende på Norra Forsåkersgatan

Hävdar att föreslagen dragning av Västlänken ger oacceptabla skador på lämningar av Göteborgs befästningsanläggningar och föreslår att en kortare sträckning skall utredas.

Kommentar:

81. Boende på Näktergalsgatan

Motsätter sig förslaget med följande argument:

- Det tunnelalternativ som kallas UA0 ej blivit utrett på ett adekvat sätt. Ett flertal arkitekter och ekonomer har på egna initiativ utrett och visat på genomgripande fördelar med detta alternativ.
- MKB visar på allvarliga ingrepp i flera kulturmiljöer av riksintresse.

- Transporten kommer enligt boende att bli dubbelt så många till tunnelmynningar än de siffror som Trafikverket har visat vilket kommer leda till stora miljöproblem.

Kommentar:

Angående första synpunkten se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*”. Synpunkten om transporterna hanteras inte i detaljplanen, synpunkten skickas vidare till Trafikverket.

82. Boende Urbergsvägen

Anser att station Haga skall läggas i så djupt läge att nedgrävning av kollektivtrafiken i Alléstråket blir möjlig. En eventuell spårvägstunnel i Alléstråket bör byggas samtidigt som station Haga.

Kommentar:

Denna fråga hanteras i projektet, en av frågeställningarna är att inte omöjliggöra eventuell framtida nedgrävning av kollektivtrafiken i Alléstråket. Samrådsförslaget omöjliggör inte detta i Alléstråket.

83. Skrivelse utan angiven adress 1

Vill inte ändra Västlänkens sträckning i berg men ställer sig frågande till behovet av Station Haga då den anses ha bristfälligt trafikunderlag, förläggas i en känslig miljö och redan har rikligt med kommunikation lokalt och regionalt. Pengar skulle kunna användas för andra investeringar i befintliga kommunikationer och stadsmiljö.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

84. Skrivelse utan angiven adress 2

Är starkt kritisk mot Västlänken; att bygga under Göteborg kommer att visa sig vara ödesdigert. En ny järnvägsstation utanför Göteborg för internationell och nationell tågtrafik med pendeltåg till Göteborg skulle vara ett bättre alternativ, nu verkar det vara mest prestige i förslaget.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

85. Skrivelse utan angiven adress 3

Tycker det är förkastligt att lägga så mycket skattepengar på något som bara några fåtal politiker tycker är bra.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

86. Skrivelse utan angiven adress 4

Vill ha ett förtydligande angående alternativet på lokalisering av arbetstunneln i Annedal. Finns en befintlig tunnel som går att använda eller skall den befintliga tunnelmynningen breddas?

Kommentar:

För kommentar, se ”*Arbetstunnel i Annedal, A3*”, i sammanfattningen.

87. Skrivelse utan angiven adress 5

Anser projektet vara fantastiskt bra för Göteborg och lyckönskar fortsatt arbete.

88. Skrivelse utan angiven adress 6

Är kritisk till att området kring Näckrosdammen och upp till Carlandersplatsen enligt samrådsmötet skall knytas närmare Avenyn. Oljud, dålig luft och avgränsande uppgångar i norr och söder blir starkt negativt för parkområdet från 20-talet.

Kommentar:

Stadsutvecklingen i området kommer bland annat att beröras vid kommande detaljplan för Station Korsvägen vilken går ut på samråd under 2015. Det tidigare förslaget med en uppgång vid Götaplatsen finns inte med i granskningshandlingarna för järnvägstunneln.

89. Skrivelse utan angiven adress 7

Påpekar att det med mycket små medel går att åstadkomma en sluten slinga av Västlänken vid Korsvägen – Liseberg och hänvisar till den kampanj på 90-talet, som kallades Navet, som undertecknad drev för att skapa en underjordisk ringlinje i Göteborg för att lösa problem med kollektivtrafiken. Idén var att leda ner samtliga pendeltåg på en slinga under Göteborg för att skapa alternativa avstigningsplatser. Att inte utnyttja detta tillfälle för att skapa en slinga vore ett dramatiskt misstag enligt undertecknad som vidare hänvisar till artiklar från GP om Navet.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

90. Skrivelse utan angiven adress 8

Är förbluffade över planen med Arbetstunneln vid Annedal. I yttrandet hänvisas till dödsfall som skett i korsningen vid Brunnsgratan mellan en cyklist och en lastbil och frågan ställs varför det skall rulla tunga lastbilar nära cykelbanorna i området. Kritik framförs mot planeringen som kan förstöra unik byggnation, skapa kraftigt buller och skapar stor risk för ytterligare skador i och med tunga lastbilar.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Arbetstunnel i Annedal, A3*”, i sammanfattningen.

91. Skrivelse utan angiven adress 9

Motsätter sig projektet och hänvisar till billigare alternativ. Budgeten kommer få svårt att klara sig, det kommer att bli omfattande störningar i trafiksystemet och skador på bebyggelse.

Kommentar:

För kommentar, se ”*Övergripande kritik till projektet Västlänken och kommunens arbete*” i sammanfattningen.

Ändringar

Eftersom ett kompletterande samråd har skett under 2014 har ändringarna samlats i samrådsredogörelsen för det kompletterande samrådet.

Birgitta Löf
Planchef

Filip Siewertz
Planarkitekt