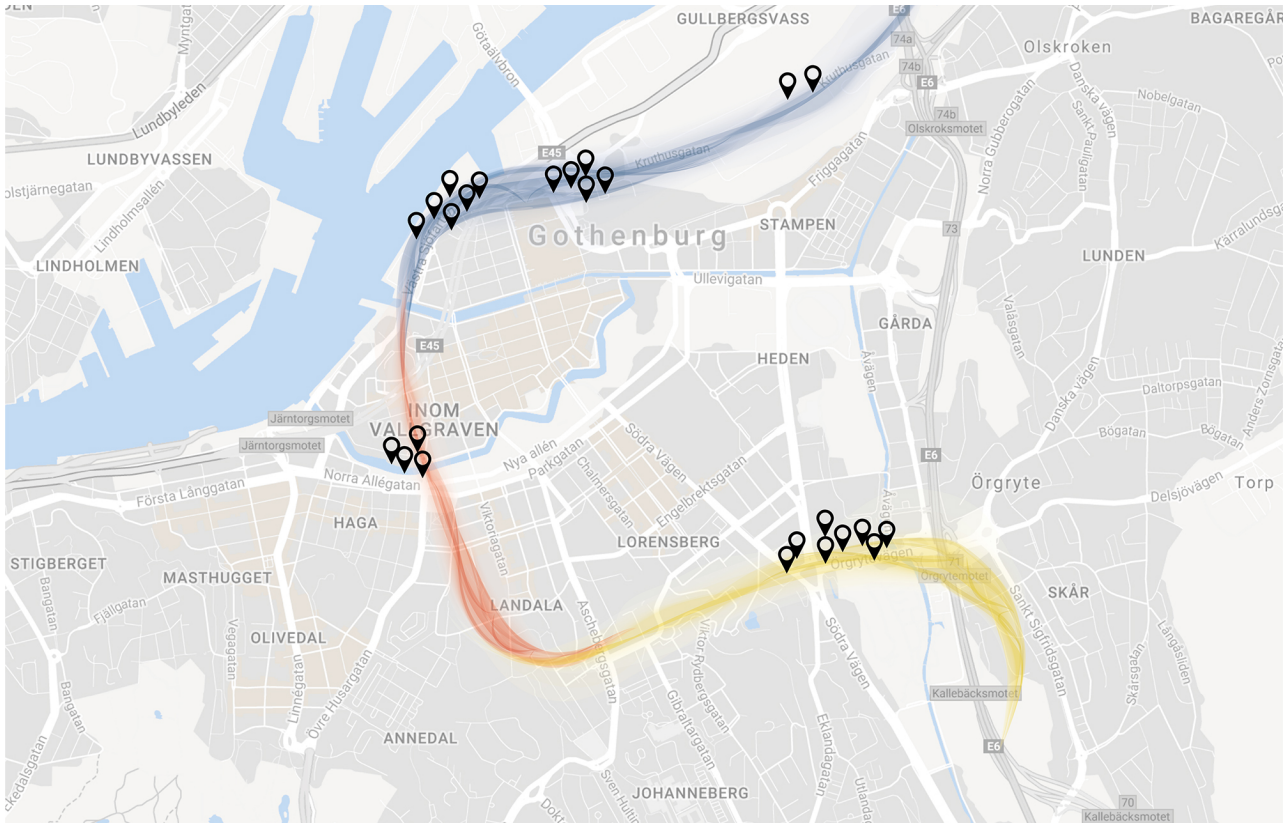




# CHALMERS



## Identifiering av problemområden för lokalhyresgäster under arbetet med Västlänken och rätten till ersättning

Kandidatarbete, 15 HP

Affärsutveckling och Entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

Amanda Eklund

Ebba Edlund

Institutionen för Arkitektur och Samhällsbyggnadsteknik

Avdelning Byggnadsdesign

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Examensarbete ACEX20-18-30

Göteborg, Sverige 2017



Identifiering av problemområden för lokalhyresgäster under arbetet med  
Västlänken och rätten till ersättning

AMANDA EKLUND & EBBA EDLUND

Avdelning för Byggnadsdesign  
Institutionen för Arkitektur och Samhällsbyggnadsteknik  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg 2018

Identification of problem areas for local tenants during the construction of Västlänken and the right to compensation.

AMANDA EKLUND, 1994

EBBA EDLUND, 1994

© AMANDA EKLUND & EBBA EDLUND

Division Building design

Department of Architecture and Civil Engineering

Chalmers University of Technology

SE-412 96 Göteborg

Sweden

Telephone + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

Egen illustration av Västlänken med markering av lokalhyresgäster.

Chalmers

Göteborg, Sweden 2018

## Sammanfattning

Följande arbete är ett examensarbete som är skrivet vid institution för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik på Chalmers Tekniska Högskola, i samarbete med konsultbolaget Tenant & Partner. Fokus på arbetet är de lokalhyresgäster som bedriver sina verksamheter i de områden där Västlänken kan tänkas skapa problem. Som känt från tidigare stora byggnadsarbeten sker störningar som oftast är förknippade med trafikomläggningar, ljud och buller. Detta kan skapa stora problem för de som bedriver sina verksamheter i närheten av bygget.

Syftet med examensarbetet är att identifiera problemområden för lokalhyresgäster som uppstår i samband med arbetet med Västlänken. Vidare ska det fastställas vilken rätt till ersättning drabbade lokalhyresgäster har från såväl det allmänna som från hyresvärdar.

Informationen som ligger till grund för arbetet har samlats in genom främst kvalitativa intervjuer och observationer i samband med platsbesök. Den insamlade informationen har sammanställts, analyserats och diskuterats av både författare, handledare men också experter inom juridik.

För att kunna ta reda på vad för rätt de drabbade lokalhyresgästerna har till ersättning har en förstudie behövts göras om vad för typ av arbeten som kommer att göras med Västlänken. Under förstudien identifierades två områden där problemen med störningar kan tänkas bli stora. Därefter följde en identifiering av vilka lokalhyresgäster som finns i de områdena för att sedan kunna göra ett urval av dessa. Utifrån de utvalda lokalhyresgästerna har en studie gjorts för vilka typer av förutsättningar som råder för respektive verksamhet. Vidare ges förslag på hur olika verksamheter kan gå tillväga för att få ersättning för den skada som kan tänkas att uppstå.

Vid utredning av ersättningsfrågan till de lokalhyresgästerna som kan tänkas bli drabbade framkom flera olika vägar att gå. Ett alternativ är att hyresgästen stöttar sig i hyreslagen och försöka få nedsättning av hyra eller ersättning från sin hyresvärd. Om hyresgästen, trots nedsättning av hyra, ändå inte kan bedriva sin verksamhet är nästa alternativ att stötta sig i Miljöbalken för att få ersättning från beställaren, Trafikverket. Trafikverket har dock krav på att orsakssamband måste kunna bevisas från verksamhetsutövaren för att de ska kunna ersätta en skada. Slutligen har lokalhyresgästen också en möjlighet att försöka häva kontraktet alternativt flytta verksamheten. Detta är dock varken någon enkel eller billig åtgärd att vidta.

## Abstract

The following paper is a Bachelor thesis written at the Department of Architecture and Civil Engineering at Chalmers University of Technology. This thesis is also written in collaboration with the consulting company Tenant & Partner. The focuses on the local tenants who are in the areas where Västlänken may create problems. As known from previous major construction projects, disturbances that occur are usually associated with traffic congestion and noise. This can create major problems for those tenants who are running business close to the construction site.

The purpose of the thesis is to identify problem areas for local tenants that arise in connection with the construction of Västlänken. In addition, it shall be determined which right to compensation the affected local tenants have from both the general public and the landlord.

The information which the investigation is based on has been gathered through qualitative interviews and observations during area visits. The collected information has been compiled, analyzed and discussed by both the authors, the supervisor and experts in law.

In order to find out the right the affected local tenants have for compensation, a prestudy has been made to see what kind of work that will be performed with Västlänken. Thereafter, an identification of tenants located in the areas has been made, followed by a selection of some of these. Based on the selected local tenants, a study has been made to define what types of conditions that exist for each tenant. Furthermore, suggestions are given on how different tenants can do to get compensation for the damage that may occurs.

During the investigating about compensation to the local tenants who may be affected, several different ways emerged. An alternative is that the tenant uses “hyreslagen” and tries to reduce the rent or tries to get compensation from the landlord. If the tenant, despite the reduction in rent, still cannot run the business, the next option is to use “miljöbalken” to receive compensation from the client, Trafikverket. However, Trafikverket has a requirement that causality must be demonstrated by the operator to be able to compensate for an injury. Finally, the tenant also has the opportunity to try to cancel the contract or move the business. However, this is either a simple nor a cheap solution.

## Förord

Examensarbetet *Identifiering av problemområden för lokalhyresgäster under arbetet med Västlänken och rätten till ersättning* är författat av Amanda Eklund och Ebba Edlund på kandidatprogrammet Affärsutveckling och Entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik vid Chalmers Tekniska Högskola. Examensarbetet har utförts för Tenant & Partner och är skrivet vid institutionen för arkitektur och samhällsbyggnad på Chalmers Tekniska Högskola.

Vi vill först och främst rikta ett stort tack till vår handledare på Chalmers, Ulf Jensen, för hans idé till examensarbetet, hans vägledning och hans stora engagemang genom hela processen.

Vi vill också tacka vår handledare på Tenant & Partner, Kristoffer Kruse, för intressanta diskussioner och bra råd. Vi vill även tacka alla medarbetare på Tenant & Partner i Göteborg för trevligt bemötande och tips och råd.

Slutligen vill vi tacka de personer som har ställt upp på intervjuer. Med er expertis och erfarenhet har ni bidragit med mycket information vilket har varit värdefullt för vårt arbete.

Vi önskar Er en trevlig läsning!

Göteborg, 2018  
Amanda Eklund och Ebba Edlund

## Beteckningar

Betongtråg – En sorts ränna eller tunnel utan tak

Härbärge – Tillfällig övernattningslokal för bostadslösa

JB – Jordabalken

MB – Miljöbalken

MÖD – Miljööverdomstolen

Orts- och allmänvanligt – Störning som är vanligt förekommande på orten

Prejudikat – Tidigare dom eller beslut i en domstol som fungerar som regel eller vägledning i senare inträffade mål med likartade omständigheter.

Top Down – Metod där man bygger ett tak över det öppna schaket för att göra det möjligt att ta sig över arbetsområdet under byggskedet. Ett sätt att också göra ytor tillgängliga för kollektivtrafik etc.

Öppet jordschakt – Ett öppet hål i marken där lera har grävts bort

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	I
Abstract.....	II
Förord .....	III
Beteckningar .....	IV
<b>1. Inledning .....</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Syfte .....	1
1.3 Frågeställningar.....	1
1.4 Avgränsningar.....	2
1.4.1 Avgränsningar entreprenader .....	2
1.4.2 Avgränsningar intervjupersoner .....	2
1.5 Företagspresentation .....	2
<b>2. Metod .....</b>	<b>3</b>
2.1 Intervjuer.....	3
2.1.1 Intervjuade personer .....	4
2.2 Rapportens disposition.....	5
<b>3. Nulägesbeskrivning.....</b>	<b>6</b>
3.1 Trafikverket - Västlänkens Beställare.....	6
3.2 Målet med Västlänken .....	6
3.3 Järnvägsplan Västlänken.....	6
3.4 Upphandling Västlänken.....	7
<b>4. Teori .....</b>	<b>9</b>
4.1 Gällande Rätt .....	9
4.1.1 Miljödom.....	9
4.1.2 Definition av störningar .....	9
4.1.3 Ersättning enligt Miljöbalken.....	9
4.1.4 Prejudikat – hur har man dömt tidigare?.....	10
4.1.5 Nedsättning av hyra enligt jordabalken .....	12
4.2 Definition av buller .....	12
4.2.1 Buller vid byggarbetsplatsen.....	13
4.3 Avstängningar och trafikomläggningar .....	13
<b>5. Resultat .....</b>	<b>14</b>
5.1 Resultat Entreprenad .....	14
5.1.1 Trafikverket.....	14
5.1.2 Entreprenad Centralen.....	16
5.1.3 Entreprenad Kvarnberget.....	20
5.1.4 Entreprenad Haga.....	24
5.1.5 Entreprenad Korsvägen.....	28
5.2 Identifiering av problemområden .....	32
5.3 Val av område .....	32
5.4 Identifiering av lokalhyresgäster i problemområdena .....	33
5.5 Val av lokalhyresgäster.....	34
5.6 Resultat från intervjuer med utvalda lokalhyresgäster.....	36
5.6.1 MQ Retail AB .....	36
5.6.2 Swedish Taste .....	37
5.6.3 Setterwalls Advokatbyrå.....	39
5.6.4 Boplats.....	41
5.6.5 ICA Supermarket Rosenlund .....	42

5.7 Svensk Handel .....	43
5.8 Juridiska åtgärder för lokalhyresgäster .....	44
<b>6. Diskussion .....</b>	<b>46</b>
6.1 Identifiering av problemområden .....	46
6.2 Vilka lokalhyresgäster befinner sig i problemområdena och vad är deras förutsättningar? .....	47
6.3 Vilken rätt till ersättning har de drabbade lokalhyresgästerna från det allmänna och från hyresvärdar? .....	49
6.3.1. Restaurang och butik .....	49
6.3.2 Kontor .....	50
<b>7. Slutsats .....</b>	<b>51</b>
<b>8. Källförteckning .....</b>	<b>52</b>
<b>9. Bilagor .....</b>	<b>54</b>

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

I takt med att urbaniseringen ökar blir järnvägssatsningarna en viktig förutsättning för den regionala tillväxten. Idag är järnvägskapaciteten i Västsverige maximalt utnyttjad och därför har Trafikverket satt igång arbetet med Västlänken.

Västlänken är en del av Västsvenska paketet och ses som en lösning för att järnvägstrafiken i Göteborg och Västsverige ska bli säker, flexibel och pålitlig. Detta är nödvändigt för att avlasta Göteborgs lokaltrafik i centrum och för att staden ska kunna utvecklas. Västlänken blir en dubbelspårig järnväg för pendel- och regiontåg i tunnel under centrala Göteborg. Den blir cirka åtta kilometer lång, varav sex kilometer kommer att gå i tunnel. Västlänken inkluderar även tre underjordiska stationer som kommer att byggas vid Göteborgs centralstation, Haga och Korsvägen. Tågen kommer att kunna gå oftare, restiderna blir kortare och resenärerna kan nå fler platser utan att byta färdmedel. I början på 2018 börjar man gräva för tunneln och år 2026 ska den nya järnvägen stå klar, detta betyder åtta års tid med en stor byggarbetsplats på tre kärnpunkter i Göteborg.<sup>1</sup>

Välkänt kommer det att uppstå buller, avstängningar och omläggningar i trafiken. Dessa störningar kommer att påverka vardagen för många göteborgare. Många fastigheter kommer att ligga nära byggarbetsplatserna och de som befinner sig i dessa byggnader kommer med stor sannolikhet att påverkas av störningarna. Vad händer med de som hyr lokalerna som ligger i fastigheterna vid byggarbetsplatserna? Vad för typ av problem kan Västlänken orsaka för lokalhyresgästerna och hur kan deras verksamhet komma att påverkas av bygget?

Inga av dessa frågor kan besvaras förrän projektet är påbörjat. Genom att identifiera de områden där det kommer bli störst problem med störningar kanske man också kan se till att de lokalhyresgästerna som kommer att bli drabbade är bättre förberedda.

## 1.2 Syfte

Syftet med denna studie är att identifiera problemområden för lokalhyresgäster som uppstår i samband med arbetet med Västlänken. Vidare ska det fastställas vilken rätt till ersättning drabbade lokalhyresgäster har från såväl det allmänna som från hyresvärdar.

## 1.3 Frågeställningar

- Vilka områden kommer att bli mest påverkade av de störningar som arbetet med Västlänken kommer att orsaka?
- Vilka lokalhyresgäster befinner sig i problemområdena och vad är deras förutsättningar?
- Vilken rätt till ersättning har drabbade lokalhyresgästerna från det allmänna och från hyresvärdar?

---

<sup>1</sup> B. Larsson (personlig kommunikation, 2017-11-30)

## 1.4 Avgränsningar

Västlänken är Göteborgs största infrastrukturprojekt och projektet är i sin tur indelat i totalt sex delentreprenader. I denna rapport har vi valt att fokusera på störningar i form av buller, vägvastängningar och trafikomläggningar som kan uppstå i samband med de markarbeten som kommer att utföras i arbetet med Västlänken. För att följa rapportens övriga disposition har vi valt att dela upp avgränsningarna i två delar rörande val av studerade entreprenader och val av intervjupersoner.

### 1.4.1 Avgränsningar entreprenader

Av de sex entreprenader som Västlänken är indelat i har vi valt att undersöka fyra av dem. Fem entreprenader har det gemensamt att de befinner sig inom ungefärliga samma tidsramar för projektering och planering för respektive deletapp. Dessa fem befinner sig inom realtid för planering och projektering och de kommer att sätta igång sina markarbeten ungefär samtidigt, dock har en av dessa inte kunnat studeras vidare då vi inte kunde få tag i rätt person i tid och därmed fick denna entreprenad uteslutas i undersökningen. Den andra bortvalda entreprenaden ligger mycket längre fram i tiden samt innefattar mindre arbeten i form av installationsarbeten och därför har vi valt att avgränsa arbetet till de övriga fyra entreprenader. Dessa ligger mer lämpligt till i tid och rum samt kommer liknande markarbeten att utföras.

### 1.4.2 Avgränsningar intervjupersoner

Under studien har ett antal olika personer med olika kopplingar till Västlänken valts ut att intervjuas för att få olika infallsvinklar på hur man ser på projektet Västlänken och de lokalhyresgäster som kan komma att bli drabbade av störningar. Beställare (representanter från Trafikverket), företrädare för lokalhyresgäster samt organisationerna Fastighetsägarna och Svensk Handel har intervjuats för att kunna förstå de olika parternas intressen samt att kunna vara så objektiv som möjligt. Ett få antal lokalhyresgäster, med inriktning kontor, restaurang och butik har valts ut för intervjuer för att kunna få en djupare förståelse för just deras verksamheter och intressen. En avgränsning för kontorsverksamhet och någon typ av handels- eller restaurangverksamhet har behövts göras för att kunna slutföra examensarbetet i tid.

För att få en djupare förståelse för projektet och hur man planerar för utförandet har personer inom respektive entreprenad intervjuats. I första hand har projektchefen sökts för respektive entreprenad, men i vissa fall har vi fått intervju andra väl insatta personer i projektet.

## 1.5 Företagspresentation

Tenant & Partner är ett privatägt bolag som i över 25 år har hjälpt företag och organisationer som förhyr kommersiella lokaler eller äger lokaler för eget bruk med alla typer av fastighets- och lokalfrågor. Tack vare en bred kompetens hos medarbetarna kan de leverera såväl komplexa helhetslösningar som separata tjänster, utifrån kundens behov och önskemål. Tenant & partner hjälper till med allt från kvalitativ juridisk och ekonomisk rådgivning till professionell flyttprojektledning och upphandling av inredning. De finns även till hands och stöttar medarbetare i förändringsprocesser där behovet finns.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Tenant & Partner (2018)

## 2. Metod

För att uppfylla målsättningen med examensarbetet har information till största del kommit från intervjuer med beställare och inblandade personer från respektive delentreprenad för Västlänken. Som hjälp till förståelse av projektet har information tagits fram via underlagsrapporter från Trafikverket.

Vi har valt att angripa problemet med en kvalitativ metod vilket betyder mindre data och istället har vi fått fram information som baseras på mindre konkreta svar, exempelvis intervjuer med öppna frågor. Detta ger utrymme för tolkning, vilket är något som vi har fått göra mycket under examensarbetet. Den kvalitativa metoden används ofta inom samhällsvetenskapliga undersökningar där fallstudier och intervjuer är insamlingsmetoden.

Rapporten bygger på en förstudie vars syfte är att identifiera problemområden som uppstår i samband med arbetet med Västlänken. Faktorer som har studerats vid identifiering av problemområden är trafikomläggningar, avstängningar och bullernivåer. Utifrån de identifierade problemområdena följer en fallstudie utifrån valda problemområden. Vidare från fallstudien är syftet att ta reda på vilka förutsättningar lokalhyresgäster har utifrån de problem som kan komma att uppstå i området. Syftet är också att fastställa vilken rätt till ersättning drabbade lokalhyresgäster har från såväl det allmänna som från hyresvärdar

### 2.1 Intervjuer

Den kvalitativa metoden bygger på intervjuer med utvalda personer, där svaren tolkas till resultat. Intervjuerna kan vara både strukturerade, ostrukturerade eller semistrukturerade. I detta examensarbete har vi använt oss av semistrukturerade intervjuer. Det betyder att intervjun har bestått av skrivna frågor i en bestämd ordning. Frågorna har varit öppna och med möjlighet för diskussion och det har även funnits möjlighet att komma tillbaka till en fråga senare under intervjun.<sup>3</sup>

Vid valet av personer som har intervjuats har vi velat få en så bred och noggrann beskrivning som möjligt av det ämne som har belysts. Därför har vi valt personer med olika erfarenheter och olika befattningar för att komma åt bredden. Urvalet har också gjorts så att vi fått tag i personer som vi tror har mycket information och kunskap inom det område som skall beskrivas.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> E-L Sallnäs (personlig kommunikation, 2018-02-28)

<sup>4</sup> Scribd (2018)

### 2.1.1 Intervjuade personer

*Lars Elmengård och Håkan Hansen, AGN Haga.*

Lars och Håkan arbetar för Segermo (tidigare NRC Group) som tillsammans med Gülemark och Astaldi har bildat ett konsortium vid namn AGN Haga AB. AGN Haga har blivit tilldelade entreprenad Haga vilket Lars är project manager för och Håkan construction manager. Lars och Håkan har tidigare arbetat med entreprenad centralen och även för Trafikverket. De båda har stor erfarenhet inom byggbranschen och har bidragit med mycket information och kontakter.

*Jenny Midler och Albin Nilsson, Trafikverket.*

Jenny arbetar som fastighetsansvarig på Trafikverket och stöttar de fem delprojekten med mark och fastighetsfrågor. Jenny arbetar i en grupp med åtta stycken markförhandlare, varav Albin Nilsson är en av dessa. Jenny och Albin har tillfört med information om Trafikverkets ansvar för störningar och hur man jobbar ut mot de verksamheter som ligger i närheten där Västlänken ska byggas.

*Rikard Andersson, Emma Lindberg och Johan Nyström, NCC.*

Rikard är som projektchef ytterst ansvarig för entreprenad centralen och har ett starkt team bakom sig. Han har jobbat med fas ett i projektet sedan försommaren 2016. Emma arbetar med kvalité, miljö och arbetsfrågor och har även hon varit med i projektet sedan fas ett. Johan är produktionschef och har varit med sedan anbud 2015.

*Josefin Larking, Trafikverket.*

Josefin arbetar på Trafikverket där hon är med i en stödorganisation till Västlänken och har rollen som trafikansvarig. Josefin har tillfört information om hur Trafikverket planerar för trafikomläggningar när Västlänken byggs.

*Sofia Söderström, NCC.*

Sofia har rollen som planeringsansvarig för entreprenad Korsvägen och arbetar främst med olika tidplaner. Sofia har varit med i projektet i snart ett år och hon har tillfört med information om tidsplaneringen och planerade markarbeten för entreprenad Korsvägen.

*Albin Nilsson, Trafikverket.*

Albin arbetar som markförhandlare och har blivit tilldelad entreprenad Kvarnberget. Som markförhandlare fungerar han som en länk mellan projektet och verkligheten utanför, dvs har kontakt med verksamheter och boende. Albin jobbar både med skadeförebyggande åtgärder men också med skadeåtgärder om det skulle uppstå skador. Albin har tillfört med information om entreprenad Kvarnberget.

*Ing-Marie Edvardsson, MQ Retail AB.*

Ing-Marie arbetar som etableringschef på MQ Retail. Huvudkontoret ligger på tredje våning i en byggnad på Sankt Eriksgatan i Göteborg, vilket ligger nära en del av Västlänken som ska byggas.

*Joakim Edoff, Setterwalls Advokatbyrå.*

Joakim är VD för Setterwalls Advokatbyrå och deras kontor ligger på högsta våningen i samma byggnad som MQ Retail på Sankt Eriksgatan i Göteborg.

*Ida Nicander, Swedish Taste.*

Ida är restaurangchef på restaurangen Space 62 som är en del av Swedish Taste. Restaurangen ligger på bottenplan i samma byggnad MQ Retail och Setterwalls Advokatbyrå på Sankt Eriksgatan i Göteborg. Ida har jobbat på restaurangen i cirka två år.

*Mats Ekblad, Boplats.*

Mats är kommunikatör för Boplats i Göteborg. Kontoret är ett servicekontor för medlemmarna på boplats.se och det ligger på Rosenlundsplatsen i Göteborg, vilket är nära en del av Västlänken som ska byggas.

*Johan Fristedt, ICA Supermarket Rosenlund.*

Johan är ICA-handlare och driver denna ICA-butiken i Rosenlund sedan ett år tillbaka. Denna ICA-butik ligger i nära anslutning där Västlänken ska byggas och Johan bidrog med mycket bra information om hur man redan idag arbetar med skadeståndsanspråk.

*Pia Grönquist, Emma Berg och Emma Österdahl, Fastighetsägarna.*

Pia arbetar som chefsjurist på Fastighetsägarna i GFR regionen där Göteborg tillhör. Emma Berg och Emma Österdahl är fastighetsjurister och jobbar dagligen med frågor som rör avtal mellan fastighetsägare och hyresgäster. Under intervjun fick vi en tydligare bild av de lagar och regler som rör examensarbetets inriktning. Detta har varit som ett stör under arbetets gång och tas inte upp i någon resultat eller diskussionsdel i rapporten.

*Henrik Ekelund, Svensk Handel.*

Henrik är näringspolitisk expert för Svensk Handel i Göteborg och har jobbat med frågor som rör kompetensförsörjning inom handeln sedan februari 2018. Henrik bidrog med mycket bra information om en konsekvensanalys för lokalhyresgäster som Svensk Handel ska försöka driva fram.

## **2.2 Rapportens disposition**

Kapitel tre ska ge läsaren en liten bakgrund om vad Västlänken innebär där beställare, projektets mål och de upphandlade entreprenörerna presenteras. Kapitel 4 redogör för vilka lagar och prejudikat som är relevanta för studien samt förtydligas några begrepp som är återkommande i rapporten.

I kapitel fem redovisas resultatdelen som är indelad i två delar. I avsnitt 5.1 presenteras resultatet för de olika entreprenaderna för Västlänken som vi har kommit fram till utifrån de intervjuer vi har haft med respektive ansvarig entreprenör. Utifrån detta resultat har vi gjort en identifiering av problemområden där vi sedan har valt område, identifierat lokalhyresgästerna i området och sedan har ett urval gjorts för att gå vidare med intervjuer. I avsnitt 5.6 presenteras resultatet från intervjuerna med de utvalda lokalhyresgästerna och i 5.7 redovisas resultatet från en intervju med Svensk Handel. Vidare i avsnitt 5.8 presenteras vad för juridiska åtgärder lokalhyresgästerna kan ta till med.

Kapitel 6, diskussionskapitlet, har vi valt att dela in i tre delar för att tydligt kunna svara på syftet och de frågeställningar som presenteras i kapitel 1, avsnitt 1.3. I kapitel sex diskuterar vi utifrån resultatet i kapitel fem och sedan binds diskussionen ihop i en slutsats, kapitel sju.

## 3. Nulägesbeskrivning

### 3.1 Trafikverket - Västlänkens Beställare

Trafikverket är en myndighet som ansvarar för långsiktigt planerande av transportsystem för alla trafikslag men även om byggandet samt drift och underhåll av våra statliga vägar och järnvägar. De arbetar bland annat med upphandling av trafik för att skapa en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken.

Västlänken är en del av det Västsvenska paketet som innefattar ett flertal projekt som byggs och utvecklas av Trafikverket. Det Västsvenska paketet är en finansieringslösning för infrastruktur som bidrar till att Västsverige kan växa och utvecklas.<sup>5</sup>

### 3.2 Målet med Västlänken

I dagsläget är tågtrafiken i Göteborg dåligt planerad. Resenärer som kommer med tåg in till Göteborgs central måste kliva av på centralen vare sig man ska byta till spårvagn, buss eller till annat tåg. Västlänken och dess nya stationer kommer bidra till att pendel- och regionaltåg kan passera genom Göteborg vilket kommer att minska trycket på Göteborgs centralstation. Dessutom kommer resenärerna att kunna hoppa av på stationer som är mer utspridda i staden vilket även kommer att minska trycket på kollektivtrafiksystemet. Detta kommer att gynna pendlarna då både den lokala och regionala kollektivtrafiken kommer att bli mer effektiv.<sup>6</sup> Västlänken kommer även göra så att förbindelserna mellan Göteborg och övriga orter kommer att förbättras, vilket kommer göra Västsverige till en större arbetsmarknadsregion.

Då pendel- och regiontågen slipper köra ut samma väg som de kommer in betyder detta att man frigör spår för fjärrtågen på Göteborgs central. Detta resulterar i att både pendel- och regiontågen men även fjärrtågtrafiken kan bli tätare.

### 3.3 Järnvägsplan Västlänken

För varje järnvägsprojekt måste en järnvägsplan antas och Västlänkens järnvägsplan fastställdes den 28 april 2016. I fastställandet står det även klart att Västlänkens planskildhet och Olskrokens planskildhet är två järnvägsprojekt med separata järnvägsplaner som ska samordnas och genomföras samtidigt. De tekniska förutsättningarna samt att projekten ansluter till varandra gjorde att de två järnvägsplanerna fick samordnas. Järnvägsplan Västlänken börjar vid gränsen mot järnvägsplan Olskroken och slutar vid Almedal.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Trafikverket (2018)

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Ibid.

### 3.4 Upphandling Västlänken

För detta infrastrukturprojekt har Trafikverket valt att dela in arbetet i sex entreprenader. Fem av entreprenaderna utgår från en geografisk indelning längs med Västlänkens sträcka och den sjätte är en övergripande entreprenad som går längs med hela sträckan. Upphandlingen med de olika entreprenörerna som ska ansvara för respektive entreprenad sattes igång år 2015 och nedan följer en beskrivning av respektive entreprenad.<sup>8</sup>

#### *Entreprenad Olskroken*

I slutet av 2015 tilldelades entreprenad Olskroken till Peab, WSP och Infranord.<sup>9</sup> Denna entreprenad omfattar byggnation av nya spår för att separera godstrafiken från persontrafiken samt en ombyggnation i Olskroken för att kunna öka kapaciteten och framkomligheten för all tågtrafik. Byggstart är planerat till 2017/2018 och projektet planeras att pågå till 2024.<sup>10</sup> Denna del av Västlänken kommer inte att studeras vidare i denna rapport.

#### *Entreprenad Centralen*

NCC har tillsammans med Cowi och Tyréns blivit tilldelade entreprenad Centralen där Rikard Andersson, från NCC, är projektchef för denna deletapp av Västlänken. Deletapp Centralen omfattar den nya underjordiska Station Centralen med cirka två kilometer anslutande tågtunnel samt en tågbro över E6 i öst. Upphandlingen inför denna entreprenad pågick under 2015 och arbetet förväntas påbörjas under 2018 och stå klart till 2026.<sup>11</sup>

#### *Entreprenad Kvarnberget*

För denna entreprenad finns ännu ingen tilldelad entreprenör. En ny förfrågan skickades ut i december 2017 och anbudstiden kommer att pågå fram till maj 2018, därefter förväntas upphandlingen bli klar.<sup>12</sup>

#### *Entreprenad Haga*

Denna entreprenad kommer att drivas av ett konsortium med Segermo (tidigare NRC Group), Astaldi, som är en av Italiens ledande entreprenör och en av de 25 största i Europa inom byggsektorn, samt Gülermak, som är en ledande turkisk entreprenör. Konsortiet heter AGN Haga AB och har fått i uppdrag att bygga nya Haga Station.<sup>13</sup> Lars Elmengård är project manager för denna deletapp av Västlänken. Upphandlingen inför denna entreprenad började i april 2016 och avslutades i maj 2017. Arbetet med deletapp Haga förväntas att starta i början på 2018 och stå klart till 2026.<sup>14</sup>

---

<sup>8</sup> Ibid.

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> Peab (2018)

<sup>11</sup> NCC (2018)

<sup>12</sup> Trafikverket (2018)

<sup>13</sup> NRC Group (2018)

<sup>14</sup> Trafikverket (2018)

### *Entreprenad Korsvägen*

NCC har tillsammans med Wayss & Freytag blivit tilldelade entreprenad Korsvägen och David Humphreys, från NCC, är projektchef för denna deletapp av Västlänken. Deletapp Korsvägen omfattar en ny underjordisk station samt 3,2 km dubbelspårig järnväg som till mestadels kommer att gå i tunnel. Upphandlingen inför denna entreprenad började i juni 2016 och avslutades i november 2017.<sup>15</sup> Planering och projektering för denna entreprenad kommer att pågå under våren 2018 och arbetet förväntas att sätta igång under våren 2018.

### *Entreprenad BEST*

BEST är en övergripande entreprenad som kommer att gå längs hela sträckan, totalt 8 km, och denna innefattar genomgående arbeten med bana (spår), el, signal och tele. Upphandlingen för denna entreprenad påbörjas i januari 2019 och ska avslutas i maj 2019. Entreprenad BEST kommer att vara den avslutande delen för hela projektet. Denna del av Västlänken kommer inte att studeras i denna rapport.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> NCC (2018)

<sup>16</sup> Trafikverket (2018)

## 4. Teori

### 4.1 Gällande Rätt

#### 4.1.1 Miljödom

För en viss typ av arbeten inom särskilda områden där man kommer att bygga tunneln finns det särskilda krav som beställaren ska ta hänsyn till och i sin tur även entreprenören. I de områden där det exempelvis ska schaktas vid vattenverksamhet behövs en miljöprövning som avslutas med en miljödom. Miljödomen sätter villkoren för bygget med Västlänken och denna måste vara fastställd innan buller och arbeten vid vattenverksamhet drar igång. Västlänkens miljödom är ännu inte fastställd och därmed kan inte alla markarbete påbörjas än. Denna dom är berörd av 9 och 11 kap i Miljöbalken (MB).

#### 4.1.2 Definition av störningar

Definitionen av störningar regleras främst i MB. För att kunna definiera störning talar man i MB om “en ren förmögenhetsskada som inte har orsakats genom brott ersätts dock endast om skadan är av någon betydelse” för verksamheten på fastigheten (32 kap 1 § 2st) och för detta har man rätt att kräva skadestånd. Dock ersätts bara en skada (som inte har orsakats med uppsåt eller genom vårdslöshet) “om den störning som har orsakat skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden” (32 kap 1 § 3st). 32 kap MB är relevant för såväl lokalhyresgäster som fastighetsägare.

#### 4.1.3 Ersättning enligt Miljöbalken

Rätten till ersättning (eller skadestånd enligt MB) vid en förmögenhetsskada förutsätter enligt MB (32 kap 3 §) att någon av nedanstående åtta punkter är uppfylld:

1. förorening av vattenområden,
2. förorening av grundvatten,
3. ändring av grundvattennivån,
4. luftförorening,
5. markförorening,
6. *buller*,
7. *skakning*, eller
8. *annan liknande störning*

I frågan om rätt till ersättning för lokalhyresgäster kommer punkt 6–8 att vara relevanta i denna studie.

#### 4.1.4 Prejudikat – hur har man dömt tidigare?

Enligt 32 kap 3 § 1 st 8 MB har man rätt till skadestånd för skada på sin verksamhet, så kallad förmögenhetsskada, om “annan liknande störning” råder. Dock kan man fråga sig vad som går under just punkt 8. I svensk rätt finns det få fall som har prövats i domstol. I denna studie kommer tre tidigare rättsfall att redovisas där 32 kap 3 § 1 st MB har tillämpats och bland annat avspärningar har gått under “annan liknande störning”.

*NJA 1996 s 634*

På grund av gatuarbeten sattes avspärningsanordningar upp utanför ett gatukök med kiosk i Alvesta. Dessa avspärningar försvårade tillträdet till affärslokalen och bolaget som ägde försäljningsbyggnaden men arrenderade marken av Statens järnvägar. Bolaget väckte vid Växjö Tingsrätt talan mot kommunen. Bolaget yrkade att Tingsrättens skulle förplikta kommunen att utge skadestånd men kommunen bestred käromålet.

Grunderna i målet utgjordes av att kommunen hade bedrivit verksamhet, gatuarbeten, under ungefär ett halvårs tid. Arbetena hade varit synnerligen störande där avspärningarna hade i princip isolerat kiosken och begränsat framkomligheten för kioskens kunder samt hade de bilburna kunderna inte haft tillgång till parkering. Bolaget anser sig ha rätt till skadestånd enligt 32 kap 3 § 1 st p.8 MB (dåvarande 1, 3 och 6 §§ miljöskadelagen) där avspärningarna utgör en sådan “annan liknande störning”.

Kommunen anförde att avspärningarna inte utgjorde en sådan “annan liknande störning” och därmed gjorde inte lagen tillämplig men om Tingsrätten ändå skulle finna lagen tillämplig är gatuarbeten av sådan art att de får tålas.

Tingsrätten fann att den åberopade störningen, avspärningsanordningarna, inte gick under sådan “annan liknande störning” och käromålet ogillades. Bolaget överklagade till Göta Hovrätt. Även där bestred kommunen ändring. Hovrätten fann att motsvarigheten till 32 kap 3 § 1 st p.8 MB i dåvarande miljöskadelagen omfattade den åberopade störningen och målet återförvisades till Tingsrätten för att få prövat om övriga rekvisit för skadestånd var uppfyllda, alltså skadan var av någon betydelse och om störningen översteg vad som skäligen borde tålas. Fallet prövades i Högsta Domstolen som undanröjde Hovrättens dom och fastställde Tingsrättens domslut. HD kom fram till att störningar av det slag i det aktuella målet berördes inte i förarbetena och därmed fanns ingen möjlighet till ersättning.

*Kommentar:*

I detta fall vann svarande, alltså kommunen, målet men viktigt med denna dom är att HD ändå höll med hovrättens om att “annan liknande störning” i 32 kap 3 § 1 st 8 MB faktiskt omfattar även avspärningar.

*MÖD 2003:93*

Ägaren till Restaurang Råkan stämde fastighetsbolaget Skandia och yrkade ersättning enligt 32 kap miljöbalken för minskade intäkter som berodde på byggarbeten på en intilliggande fastighet som under ett års tid hade försvårat tillgängligheten till Restaurang Råkan.

Den kärende, Råkan, yrkade att Skandia hade handlat vårdslöst med bristande information och detta utgör en sådan vårdslöshet som gör att förmögenhetsskadan är ersättningsgiltigt oavsett om störningarna är orts- eller allmänvanliga. Byggarbetena gjorde restaurangen svårtillgänglig och en allmän uppfattning, bland främst taxichaufförer, var att restaurangen

var stängd. Kundflödet minskade under året som störningarna pågick och med detta som bakgrund skulle restaurangen ha haft högre omsättning om arbetena inte hade ägt rum. Restaurang Råkan kan dock inte påvisa att nedgången av omsättningen har starka samband med byggarbetsplatsen och störningarna.

Svarande, Skandia, bestred att 32 kap. MB var tillämplig. Med hänvisning till rättsfallet NJA 1996 s. 634 har inte avspärningarna varit så ingripande. De utförda arbetena var inte heller särskilt ovanliga eller störande. Skandia yrkar också att det är ett för begränsat jämförelseunderlag för omsättningen att endast välja ut den tolv månadersperiod som närmast föregick arbetena.

Fallet togs upp i miljööverdomstolen som fann vid en sammanfattande bedömning av utredningen att Råkan inte har bevisat att omsättningsminskningen är med stor sannolikhet en skada som är en följd av byggnadsarbetena vid fastigheten intill. Med detta saknas det också anledning att pröva om vårdslöshet har förekommit.

*Kommentar:*

I detta fall vann även svarande, Skandia. Fallet trycker mycket på att man som kärande måste ha bevis som styrker att det råder ett tydligt samband mellan den skada som har skett för verksamheten och den aktivitet som har utförts.

*MÖD 2002:17*

I Trelleborg fick en bensinstation under drygt två månader kraftigt minskade intäkter som följd av att en tillfartsväg hade spärrats av för omfattande gatuarbeten. Förlusten var uppskattad till 80 000 kronor och bensinstationen väckte talan mot Trelleborgs kommun.

I detta fall fanns det ett tydligt orsakssamband och miljööverdomstolen fann att avspärningen av tillfartsvägen var en störning enligt 32 kap. 3 § 1 st 8 MB. En skada av detta slag, som inte är orsakad med uppsåt eller genom vårdslöshet, ska ersättas i den utsträckning den störning som orsakat samt ska skadan inte vara orts- eller allmänvanlig. Miljööverdomstolen gjorde en skälighetsavvägning där man kom fram till att avspärningen aldrig var total utan en begränsning för genomfartstrafik på två månader på grund av gatuarbeten kan inte ses som särskilt ovanligt. Ytterligare ett domskäl var att skadan var liten i omfattningen i förhållande till årsomsättningen på 30 miljoner kronor och bruttovinsten på 800 000 kronor per år.

Miljööverdomstolen bedömde att skadan var av sådan som ska tålas, främst med hänvisning till störningens orts- och allmänvanlighet men även till att gatuarbeten ansågs vara samhällsnyttiga och därmed bör man också tåla mer.

*Kommentar:*

I detta fall fick kärande rätt i att avspärningarna sågs som störning enligt 32 kap MB, men det räckte ändå inte till för att få skadestånd. Viktigt med detta fall är att det trycker på att det finns andra skälighetsavvägningar som också väger tungt i domslutet.

#### 4.1.5 Nedsättning av hyra enligt jordabalken

I hyreslagen (12 kap JB) regleras ingen rätt till ersättning för lokalhyresgästen vid störningar under byggnadsarbeten men däremot regleras rätt till nedsättning av hyra. Hyreslagen säger att om lägenheten/lokalen som hyresvärden tillhandahåller inte är i fullgott skick, ska hyresgästen heller inte behöva betala full hyra. Hyreslagen talar alltså om att hinder eller brist i nyttjanderätten har uppkommit. Hinder som dessutom som uppkommer av störningar från en grannfastighet, som exempelvis skulle kunna vara skakningar från sprängning eller bilning, kan också medföra rätt till nedsättning av hyran för en hyresgäst i den störda fastigheten. Störning kan också röra sig om minskat ljusinsläpp på grund av byggbodars framför fönster, försämrade access, ökad trafik till och från byggarbetsplatsen på grund av främst bortforsling av rivningsmassor eller tillförsel av byggmaterial.<sup>17</sup> Hyreslagens 9, 11, 15 och 16 §§ kommer att vara relevanta i frågan rätt till nedsättning av hyra på grund av störningar.

Som boende i tätbebyggt område får man dock tåla störningar i viss utsträckning och därmed kan inte alla störningar från exempelvis en byggarbetsplats anses utgöra brist eller hinder i nyttjanderätten. Bedömningen av om brist eller hinder föreligger i det enskilda fallet och tar sin utgångspunkt i 12 kap 9 och 15 § i JB.<sup>18</sup>

Enligt 12 kap 9 § JB ska lägenheten/lokalen *tillhandahållas* i sådant skick att den enligt den allmänna uppfattningen på orten är fullt brukbar för det avsedda ändamålet. Vidare ska lägenheten/lokalen även under hyrestiden hållas i sådant skick som anges i 9 § (12 kap 15 § JB).<sup>19</sup>

Om en lägenhet/lokal blir skadad *före hyrestidens början* och skadan inte är åtgärdad vid tillträdet gäller bland annat att hyresgästen har rätt till skälig nedsättning av hyran för den tid lägenheten är i bristfälligt skick (12 kap 11 § JB). Rätt till nedsättning gäller även när skada eller hinder på annat sätt uppstår *under hyrestiden utan hyresgästens vållande* (12 kap 16 § JB).<sup>20</sup>

#### 4.2 Definition av buller

Miljöbalken, plan- och bygglagen och olika förordningar innehåller krav och regleringar gällande buller. Buller definieras som oönskat ljud och som kan upplevas störande och i värsta fall vara skadande för hörseln.<sup>21</sup> Vad som kan upplevas som störande är dock en individuell aspekt samt hur välmående en individ är kan avgöra hur känslig man är gentemot ljud. Gränsvärdet för daglig bullerexponering ligger dock på 85 dB under en åtta timmars arbetsdag och detta får inte överskridas.<sup>22</sup>

---

<sup>17</sup> U. Jensen (personlig kommunikation, 2018-12-05)

<sup>18</sup> Ibid.

<sup>19</sup> Ibid.

<sup>20</sup> Ibid.

<sup>21</sup> Boverket (2018)

<sup>22</sup> Prevent (2018)

## 4.2.1 Buller vid byggarbetsplatsen

Naturvårdsverket har tagit fram riktvärden för buller på byggarbetsplatser och det är dessa riktvärden som Trafikverket har valt att gå efter i sin utredning gällande hur mycket entreprenörerna ska få bullra under byggnation med tunneln.

Riktvärden för bullernivåer mäts utomhus (vid fasad) samt inomhus och dessa värden varierar beroende på om det är boende i byggnaden eller någon typ av verksamhet.<sup>23</sup>

Riktvärden för buller från byggplatser

Område	Helgfri mån-fre		Lör-, sön- och helgdag		Samtliga dagar	
	Dag 07-19	Kväll 19-22	Dag 07-19	Kväll 19-22	Natt 22-07	Natt 22-07
	L <sub>Aeq</sub>	L <sub>Aeq</sub>	L <sub>Aeq</sub>	L <sub>Aeq</sub>	L <sub>Aeq</sub>	L <sub>AFmax</sub>
<b>Bostäder för permanent boende och fritidshus</b>						
Utomhus (vid fasad)	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	70 dBA
Inomhus (bostadsrum)	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA
<b>Vårdlokaler</b>						
Utomhus (vid fasad)	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	-
Inomhus	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA
<b>Undervisningslokaler</b>						
Utomhus (vid fasad)	60 dBA	-	-	-	-	-
Inomhus	40 dBA	-	-	-	-	-
<b>Arbetslokaler för tyst verksamhet *</b>						
Utomhus (vid fasad)	70 dBA	-	-	-	-	-
Inomhus	45 dBA	-	-	-	-	-

\* Med arbetslokaler menas lokaler för ej bullrande verksamhet med krav på stadigvarande koncentration eller behov att kunna föra samtal obesvärat, exempelvis kontor.

*Tabell hämtad på Naturvårdsverket.se*

## 4.3 Avstängningar och trafikomläggningar

Vägar, järnvägar, gator, broar och tunnlar är viktiga för människan vid framkomlighet och transport. Under vissa tidsperioder kan dock framkomligheten bli begränsad, i framförallt storstäder, där orsakerna kan vara flera. Gator kan ibland behövas stängas av under evenemang men dock endast under en kortare period. Framkomligheten löper större risk att bli påverkad under längre period vid exempelvis vägarbeten och vid större byggprojekt som kan kräva en stor etableringsyta samt är beroende av mycket masstransporter. För att lösa framkomligheten vid större byggprojekt behöver man i många fall lägga om den befintliga trafiken där man exempelvis får hitta alternativa vägar så länge projektet pågår eller i värsta fall får man stänga av en väg helt för att byggprojektet ska kunna löpa på.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Naturvårdsverket (2018)

<sup>24</sup> Uppsala kommun (2018)

## 5. Resultat

### 5.1 Resultat Entreprenad

#### 5.1.1 Trafikverket

*Denna resultatdel baseras på intervjun med Jenny Midler & Albin Nilsson 2018-02-23.*

##### **Ansvar för ersättning**

Trafikverket är ersättningsskyldiga från första kronan om verksamhetsutövaren kan påvisa orsakssambandet. Det finns inget krav på att det måste ha gått en viss tid utan så länge skadan har uppstått kommer Trafikverket att ta tag i det. Först och främst kommer de att titta på de åtgärder som är möjliga att ta till för att motverka problemet. Det kan exempelvis vara att flytta på plank som skymmer verksamheten och minskar framkomligheten.

Jenny och Albin är dock noga med att säga att det är mycket man får tåla när man bor i en stad som Göteborg. Det byggs överallt i staden och faktumet att Västlänken dessutom är ett infrastrukturprojekt som skapar samhällsnytta gör att man får tåla det ännu mer.

##### **Åtgärder**

Ett fyra meter högt plank kommer att sättas upp runt omkring byggarbetsplatserna. Planket kommer att skydda mot buller, damm och partiklar. Planken är inte bara till för att skydda omgivningen från arbetsplatsen utan också för att skydda arbetsplatsen från omgivningen så att föremål ej kan kastas in. Detta för att arbetsplatsen skall vara så arbets säker som möjligt. Det plank som kommer att sättas upp har tidigare använts vid bygget av metron i Köpenhamn vilket fungerade väldigt bra. Tanken är att planken inte bara skall finnas till som ett skydd. Det kommer också att användas för vägvisning, reklam och konst. Trafikverket jobbar mycket med att planken skall bli attraktiva och informationsrika. Mycket kommer att hända på byggarbetsplatserna och detta skall gå att läsa om på planken.

Gällande ljud och buller är det entreprenörens ansvar att välja en metod att jobba utefter. Entreprenörerna har fått tydliga restriktioner som rör buller, rörelser i marken och vibrationer. Skulle dessa krav inte hållas är det upp till entreprenören att anpassa arbetet eller vidta åtgärder. Åtgärder mot ljud och buller kan till exempel vara att anpassa arbetstider, använda sig utav maskiner som bullrar tystare eller att sätta upp extra plank runt omkring de maskiner som låter mycket. Detta kommer att följas upp noga genom omfattande mätprogram både innan och under byggskedet.<sup>25</sup>

Trafikverket tittar även på fasadåtgärder på fastigheter runt omkring byggarbetsplatserna. Värden på buller vid fasader är i dagsläget redan höga i Göteborg på grund av spårvagnar och trafik. Därför kommer de istället att mäta värdena innanför fasaden och åtgärda där det behövs med exempelvis en extra fönsterruta.

---

<sup>25</sup> Trafikverket (2018)

*Vad händer med en verksamhet som trots dessa åtgärder skulle komma att störas av arbetet med Västlänken?* Jenny och Albin säger att om det sker en skada måste den vara mer än orts- och allmänvanlig. Skulle skadan mot förmodan vara ersättningsgiltig kan Trafikverket förebygga detta genom att tillsammans hitta en ny lokal till den drabbade verksamheten. De är dock väldigt noga med att påpeka att skadan måste ha skett för att den skall vara ersättningsgiltig.

För att en verksamhet ska kunna få ersättning måste det finnas ett orsakssamband som verksamhetsutövaren kan visa upp. Orsakssambandet består utav fyra steg vilka är följande:

1. Orsakar Trafikverket störningen? Är det deras fel att störningen har uppstått?
2. Är det störningen som orsakar skadan som har skett?
3. Kan skadan mätas i kronor?
4. Ej orts och allmänvanlighet

### **Problemområden**

Jenny och Albin tror att Kvarnberget kommer att bli ett utsatt område. Runt omkring arbetsplatsen finns det flera verksamheter som kommer att bli påverkade, både restauranger, butiker och kontor. Arbetet vid Kvarnberget kommer att ske i öppna schakt och entreprenören kommer att bli tvungen att skärma av byggarbetsplatsen väldigt nära fastigheterna. Anledningen till att järnvägen inte byggs längre bort från fastigheterna är på grund utav en gammal kurtinmur som omgav Göteborg för flera år sedan som ligger under marken där.

Även Rosenlundsgatan är ett område under hög uppsikt. Det finns redan verksamheter i området som har sagt upp sina kontrakt och skall flytta därifrån. Här har Trafikverket redan kontakt med fastighetsägare som är oroliga för att de inte ska få in någon ny hyresgäst. Frågor kring ersättning i detta ärende har kommit på tal men Trafikverket kan, som tidigare nämnt, inte ersätta något förrän skadan går att påvisa.

### 5.1.2 Entreprenad Centralen

Deletapp Centralen är totalt 1,8 km lång och den ansluter sig i norr till spåren i Olskroken vid E6 och sträcker sig sedan mot Centralstationen och till Lilla Bommen där Entreprenad Kvarnberget ansluter sig. Deletapp Centralen innefattar ett betongtråg mellan en bro över E6 och Gullberget, en *bergtunnel* på 200 meter som går genom Gullberget och under Skansen Lejonet, en *betongtunnel* på 530 meter från Gullberget till Station Centralen samt *Station Centralen*. Västlänkens Station Centralen kommer att bli en fyrspårsstation med två perronger och den kommer att anläggas norr om Göteborgs centralstation och i anslutning till Nils Ericson terminalen. Tre uppgångar kommer att finnas från stationen och de kommer att anläggas vid Gullbergsvass, vid nuvarande Nils Ericson terminalen samt vid dagens Göta Älvbro kommer det att finnas en uppgång.<sup>26</sup>

Byggnation av deletapp Centralen ska sätta igång till hösten 2018 och beräknas pågå i cirka sex till sju år. Vid 2024 kommer det främst vara installationsarbeten och återställningsarbete som kommer att ske under mark och till 2026 ska tågtrafiken ha satts i rullning på Västlänken.<sup>27</sup>



*Bild hämtad på Trafikverket.se*

<sup>26</sup> Trafikverket (2018)

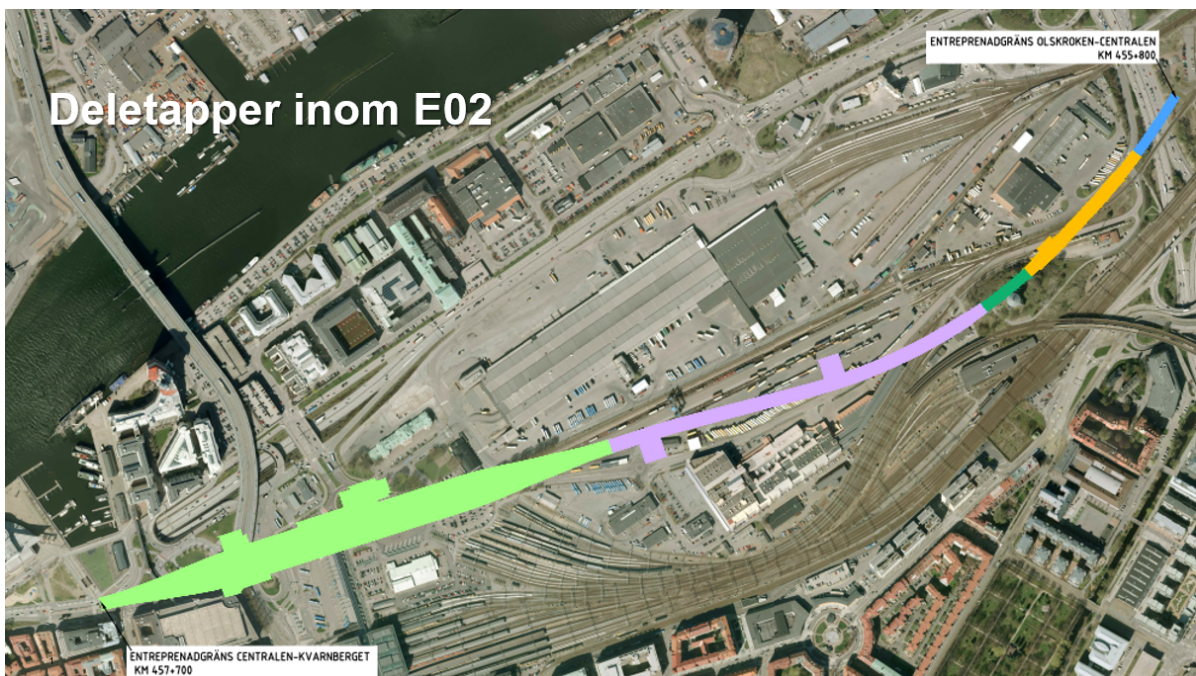
<sup>27</sup> Ibid.

## Markarbeten

Det är främst två typer av markarbeten som kommer att dominera för denna entreprenad; arbeten i öppna schakt (cirka 800 meter) och sprängning i berg. Schaktningsarbeten förväntas att starta hösten 2018 och pågå ända fram till 2023 där det är beräknat på cirka 10–15 lastbilar i timmen som kommer att frakta bort all massa som har uppstått från schaktningen. Runt 8 000 kubik betong kommer att behövas fraktas till området där betongtunneln ska byggas, vilket också innebär att minst lika mycket massa behöver fraktas bort från detta område. Arbetet kommer att börja där Hisingsbron ska byggas och denna del kallas för Västra spårtrumpeten, se bild nedan.<sup>28</sup>

## Byggarbetsplatsens utsträckning

Entreprenad Centralen sträcker sig från Olskroksmotet (där Entreprenad Olskroken slutar) och entreprenaden kommer att mynna ut vid Östra Hamngatan, där också sträckan för Entreprenad Kvarnberget börjar. NCC har planerat för tre etableringar i området, en vid västra spårtrumpeten, en vid östra och en vid betongtunneln. Vid betongtunneln kommer en befintlig byggnad att användas där kommer det även att bli 20 kontor.<sup>29</sup>



*Bild lånad av Rikard Andersson, NCC.*

## Tidplan

Till hösten 2018 ska arbetet sättas igång på deletapp Centralen där man ska börja med en del av Västra spårtrumpeten, stationen samt betong- och bergtunneln. Större och omfattande arbeten kommer att pågå fram till början av 2025 och därefter kommer en annan entreprenad att ansvara för installationsarbeten fram tills tågen börjar rulla år 2026. För en mer detaljerad tidplan se bilaga 16 – Tidplan Västlänken – Centralen.

<sup>28</sup> Intervju Entreprenad Centralen, 2018, Bilaga 1

<sup>29</sup> Ibid.

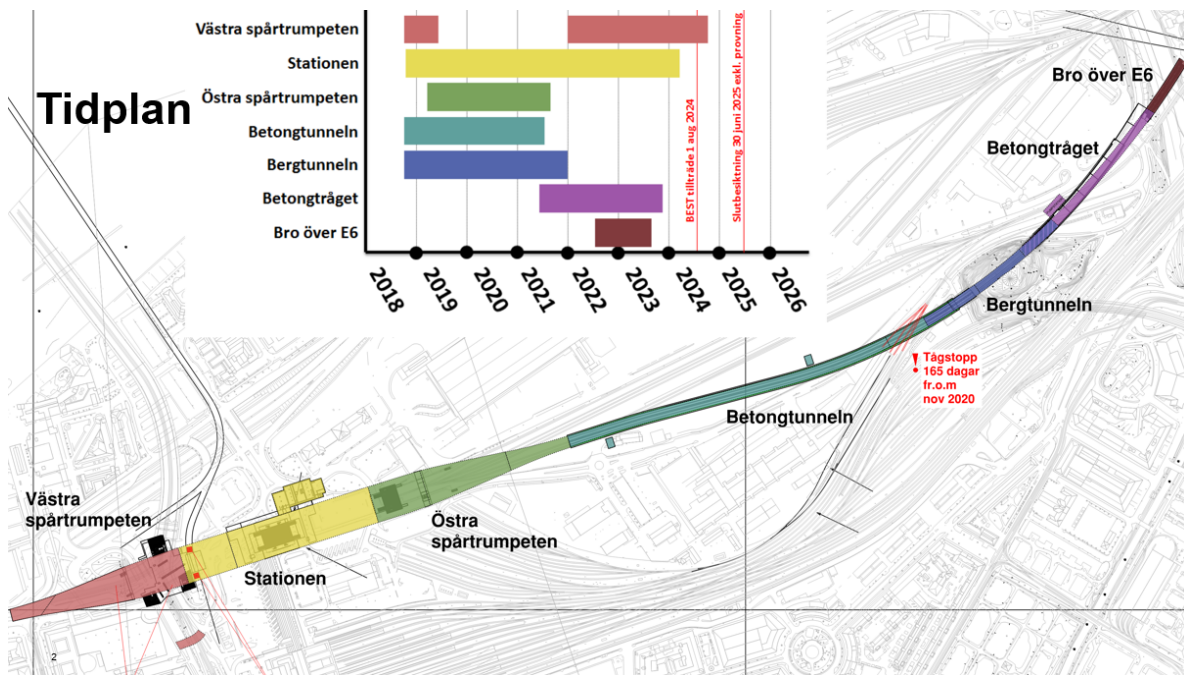


Bild lånad av Rikard Andersson, NCC.

### Planerade trafikomläggningar

Vid centralenområdet är det viktigt att lastbilarna, fyllda med bergmassor och lera, ska snabbt kunna ta sig från byggroparna ut på de stora lederna för att inte störa någon verksamhet eller övrig trafik. Just nu arbetar Trafikverket med att ta fram ett dokument som ska beskriva hur trafiken ska ledas i området.<sup>30</sup>

#### Området vid Nordstan och Nils Ericson

Från och med 2018, vid bussleden mellan Nordstan och Göteborg Central, kommer bussar från söderriktning mot väster att få en längre körväg. Under första kvartalet 2018 kommer det att bli ledningsomläggningar under Nils Ericsonsgatan samt över Nils Ericsonsterminalen. Under första och andra kvartalet av 2018 fortsätter ledningsomläggningar längs Södra Sjöfarten. Vid det tredje kvartalet 2018 kommer Bergslagsgatan att stängas för genomfartstrafik väster om Stadstjänaregatan och denna kommer att vara stängd till och med år 2021. Samtidigt kommer också Nils Ericsonsgatan att stängas för genomfartstrafik mot Bergslagsgatan fram till det sista kvartalet av 2020. Infart till Nordstan P-hus kommer att upprätthålls och vara tillgänglig även från söder.<sup>31</sup>

#### Kruthusgatan och Gullbergsvassgatan

Från om med tredje kvartalet 2018 till det sista kvartalet 2022 kommer Kruthusgatan att stängas för genomfartstrafik. Kruthusgatan kommer att ersättas med en ny genomfart på Gullbergsvassgatan (mellan Bergslagsgatan och Partihandelsgatan). En ny anslutning till Falutorget kommer att byggas i samband med detta.<sup>32</sup>

<sup>30</sup> Intervju Josefin Larking, Trafikverket, 2018, Bilaga 6

<sup>31</sup> J.Larking (personlig kommunikation, 2018-03-20)

<sup>32</sup> Ibid.

## **Bullerutredningar**

Omfattande bullerutredningar har redan gjorts i området och det kommer även att göras en till det kommande året. Entreprenad Centralen måste förhålla sig till de krav som Trafikverket ställer (vilka är de krav som Naturvårdsverket ställer), men innan ens bullerarbetet har satt igång i detta område visar bullermätningar på att det redan är väldigt höga nivåer i området idag. Mycket fokus är det främst där man kommer att arbeta jämte Hisingsbron eftersom det befinner sig mycket folk där.

NCC har även gjort bullerutredningar för vissa maskiner som kommer att användas i området vilket har påverkat deras val av maskiner samt tittar man även på placeringen av maskinerna.<sup>33</sup>

## **Åtgärder**

Ett fyra meter högt plank kommer att sättas upp runt om etableringarna. På de områden där det inte rör sig mycket människor kommer det istället att sättas upp byggstängsel. Plank utan isolering reducerar upp till 20 decibel och med isolering upp till 40 decibel.

De maskiner som entreprenören har krav på sig att använda är idag redan mycket tystare. Så bara genom att leva upp till de kraven gör att bullerfrågan kommer bli lättare att åtgärda. Man kommer dessutom att sätta upp tillfälliga bullerskydd runt om maskinerna vid behov.

Det är identifierat ett antal olika fastigheter som är extra känsliga, exempelvis ett hotell. Vid hotellet kommer det att göras kontinuerliga mätningar som sitter uppsatta och där man hela tiden kan se vad man har för bullernivåer. Emma påpekar dock att störningarna som finns idag är redan mycket högre än de kraven de har på sig idag. Så om de inte upplever att de störs idag kommer de inte att störas av de som bygget kommer att tillföra.

Kommunikationen är jätteviktig med de som bor och befinner sig runt omkring bygget. Skyltningen kommer att vara tydlig vid trafikomläggningar, hemsidan kommer att uppdatera informationen om vad som skall hända och sms kommer att skickas ut då man ska göra något som bullrar.<sup>34</sup>

## **Problemområden**

NCC har identifierat en del verksamheter och byggnader i området där det kommer att göras mer bullermätningar, exempelvis vid First Hotel, Operan, Skansen, Regionens Hus samt Kruthusgatan. Kravet från Trafikverket säger också att de byggnader och verksamheter som ligger inom 150 meter från arbetsområdet måste göras noggranna mätningar och uppföljningar.<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> Intervju Entreprenad Centralen, 2018, Bilaga 1

<sup>34</sup> Ibid.

<sup>35</sup> Ibid.

### 5.1.3 Entreprenad Kvarnberget

Deletapp Kvarnberget sträcker sig från Lilla Bommen, förbi Packhuskajen och till Stora Hamnkanalen. Arbetet är omfattande och förväntas att sätta igång efter sommaren 2018. Arbetet är beräknat att pågå i tre år ovan jord och fem år under jord. Entreprenaden består utav en tunnel vars längd blir ca 560 meter.<sup>36</sup>



*Bild hämtad på Trafikverket.se*

#### Markarbeten

Sträckan Kvarnberget består till största del utav jord och lera, med undantag av den del som skär genom själva Kvarnberget. Vid områden bestående av jord och lera sker arbetet i öppna schakt och där kommer det att sättas stödmurar samt att sättas pålar som kommer att låta en del. I berget kommer det att bli ett öppet bergschakt där man främst kommer att såga sig fram. Sågning i berg innebär att det kommer att borrar och sedan sågas av bitar av berget och detta görs för att minska störningar eftersom att bergschaktet ligger så nära intill fastigheterna och det rör sig mycket människor i området.

<sup>36</sup> Trafikverket (2018)

Under våren 2018 kommer det att pågå förstärkningsarbeten vid Kanaltorget då Västlänken kommer att korsas Götatunneln samt påbörjas även trafikomläggningarna för denna deletapp.

Ture Rinmans gångbro som går mellan den gamla Sjöbefälsskolan och Packhuskajen, över den stora trafikleden, kommer att rivas och även en liten del till Kajskjul 8.5.<sup>37</sup>

### **Byggarbetsplatsens utsträckning**

En stor etableringsyta kommer att anläggas vid Kanaltorget. Eventuellt kan det uppkomma någon mer etableringsyta men det får entreprenören som vinner anbudet bestämma.<sup>38</sup>

#### *Sankt Eriksgatan*

Gatan som ligger mitt emot Göteborgsoperan heter Sankt Eriksgatan och där skall ett serviceschakt byggas för åtkomst av tunnel samt utrymning. Det kommer också att byggas en servicetunnel samt ett ventilationsschakt. Vid denna gata kommer tunneln att gå nära intill fastigheterna vilket gör att schaktningen behöver anpassas. Totalt kommer det att anläggas två serviceschakt på deletapp Kvarnberget; det första vid Sankt Eriksgatan och det andra i anslutning till ventilationsschaktet och servicetunneln.<sup>39</sup>

#### *Götatunneln och Packhusplatsen*

Västlänken kommer att passera Götatunneln på två ställen och därmed görs också förstärkningsåtgärder. Efter att Västlänken har passerat Götatunneln kommer den att fortsätta söderut längs Packhuskajen och sedan under Stora Hamnkanalen. Vid kanalen går även gränsen till entreprenad Haga. Vid Packhusplatsen ligger en del befästningsverk under marken som kommer att bli påverkade av Västlänken och därför behövs de tas bort.<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup> Intervju Entreprenad Kvarnberget, 2018, Bilaga 4

<sup>38</sup> Ibid.

<sup>39</sup> Trafikverket (2018)

<sup>40</sup> Ibid.



*Bild hämtad på Trafikverket.se*

Bilden ovan illustrerar hur byggarbetsplatsen kommer att sträcka sig längs med deletapp Kvarnberget. Etableringen ligger norr om byggarbetsplatsen, vid Kanaltorget.

### **Tidplan**

Eftersom ingen entreprenör ännu har blivit tillsatt för denna entreprenad finns knappt någon tidplan för denna deletapp framtagen. Det som står klart med tidplanen i nuläget är att förstärkningsarbeten ska pågå under våren och försommaren 2018 och i maj ska deletapp Kvarnberget vara tilldelad en entreprenör. Trafikverket har räknat med att arbetet med denna deletapp ska sätta igång efter sommaren 2018 och till 2021 ska de större och omfattande arbetena vara klara, även återställningsarbete ovan mark ska också vara klart till 2021. Se bilaga 17 – Tidplan Västlänken – Kvarnberget för övergripande information om tidplanen.

### **Planerade trafikomläggningar**

Endast en omfattande trafikomläggning kommer att göras på denna entreprenaden. Denna innebär en förflyttning och bil-, cykel- och gångtrafiken från dess befintliga läge till ett nytt läge närmare älven. Hela trafikleden kommer att tryckas ut mot älven och denna flytt pågår under våren 2018 och är beräknat att stå klart till juni samma år. Idag är det fyra filer, men under byggtiden kommer det att bli tre filer. Lösningen kommer att ligga kvar under hela byggtiden för att det ska upplevas som tryggt och säkert.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> Intervju med Josefin Larking, Trafikverket, 2018, Bilaga 6

## **Bullerutredningar**

Liksom de andra entreprenaderna för Västlänken måste också Kvarnberget gå utefter de krav som miljödomen ställer. För ungefär ett år sedan gjorde Trafikverket luftburna bullermätningar i som visade på att det råder runt 68–70 dB runt om i hela stan. Vid just Kvarnberget var det fem olika mätpunkter och alla visade på höga ljudnivåer.<sup>42</sup>

## **Åtgärder**

Planken som kommer gå runt byggarbetsplatsen är en viktig åtgärd som Trafikverket fortfarande jobbar med för att dämpa buller men de jobbar också med utsmyckningen för dem. Planken ska vara täta i botten, höga, de kan isoleras vid behov men det ska också vara att smycka dem med konst och vägskyltar. För att kunna arbeta med planken utanför med exempelvis konst behöver Trafikverket tillstånd från staden och det kommer att utredas. Trafikverkets markförhandlare har träffat några restaurangägare vid Kvarnberget i frågan om uteserveringar. För 2018 kommer alla restauranger att kunna ha sina uteserveringar öppna men mellan 2019 till 2021 kommer det att finnas risk för att få avslag för att öppna uteservering vid vissa områden. Denna information har nått ut till de verksamheter som kan tänkas bli drabbade.

Många parkeringsplatser kommer att försvinna vid Göteborgsoperan samt vid Kajskjul 8 i och med trafikomläggningen samt byggarbetsplatsens utsträckning. Detta är en kritisk fråga för vissa verksamheter som behöver tillgänglighet till parkering för att få dit kunder och därmed kommer det också att byggas nya parkeringsplatser närmare Packhuskajen.<sup>43</sup>

## **Problemområden**

Albin tror framförallt att restauranger löper störst risk att tappa kunder under bygget med deletapp Kvarnberget och därför försöker man också att jobba med en aktiv kommunikation med de verksamheter som befinner sig i området.<sup>44</sup>

---

<sup>42</sup> Intervju Entreprenad Kvarnberget, 2018, Bilaga 4

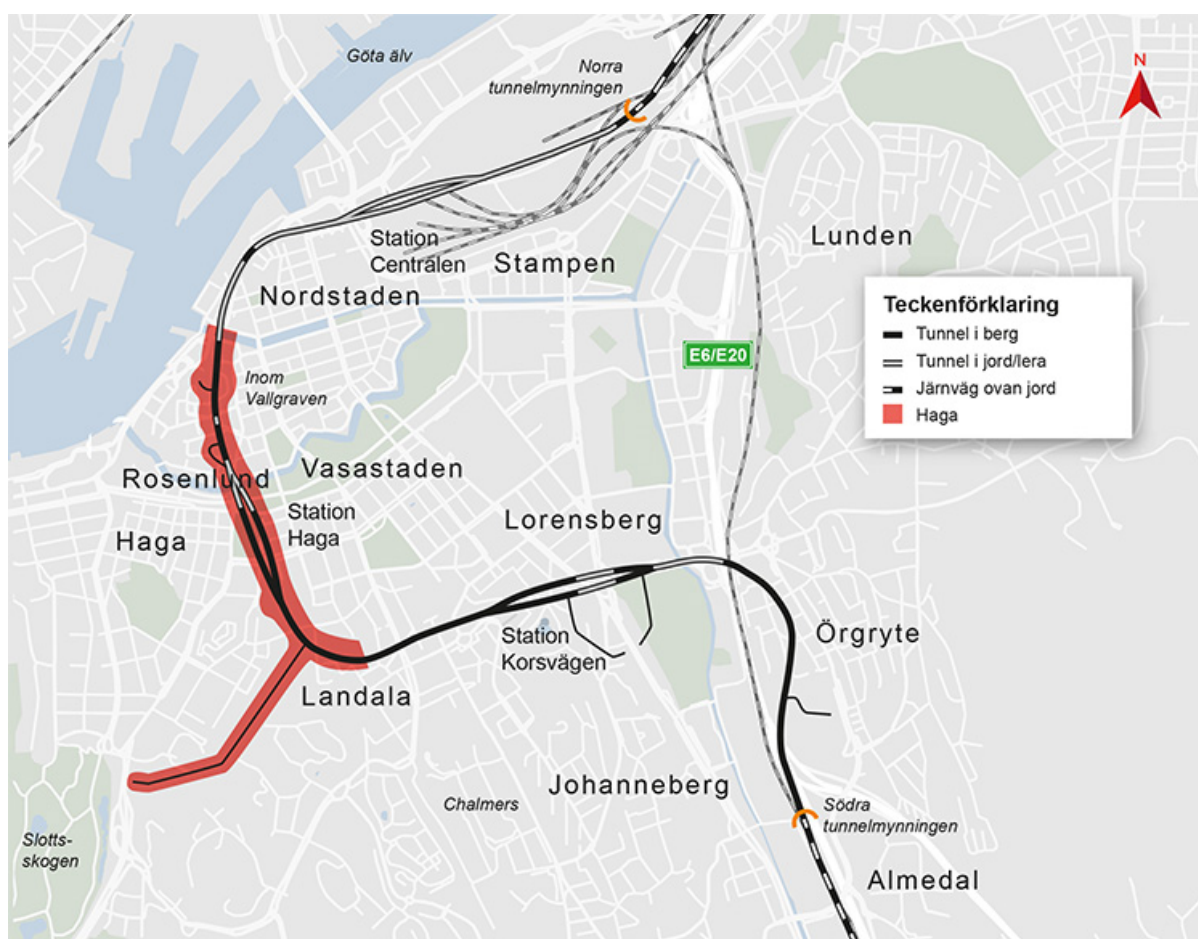
<sup>43</sup> Ibid.

<sup>44</sup> Ibid.

### 5.1.4 Entreprenad Haga

Entreprenad Haga sträcker sig från Stora hamnkanalen till Landala och innefattar byggnation av station samt tunnel på 1,5 km. Med nya station Haga kommer det att byggas en plattform och dubbelspårig järnväg med förberedelser för ytterligare två spår och en plattform för framtiden. Station Haga kommer att ha totalt tre entréer; en kommer att placeras vid Pusterviksplatsen, en i Kungsparken och den tredje kommer att vara integrerad i Handelshögskolan.<sup>45</sup>

Vid Linnéplatsen kommer det att byggas en 900 meter lång räddnings- och servicetunnel som kommer att gå hela vägen i berg mot Landala där den sedan kommer att kopplas samman med tunneln som går via station Haga. Denna tunnel går också under deletapp Haga och det är denna som kommer att utgöra startskottet för byggarbetet med deletapp Haga.<sup>46</sup>



*Bild hämtad på Trafikverket.se*

<sup>45</sup> Trafikverket (2018)

<sup>46</sup> Ibid.

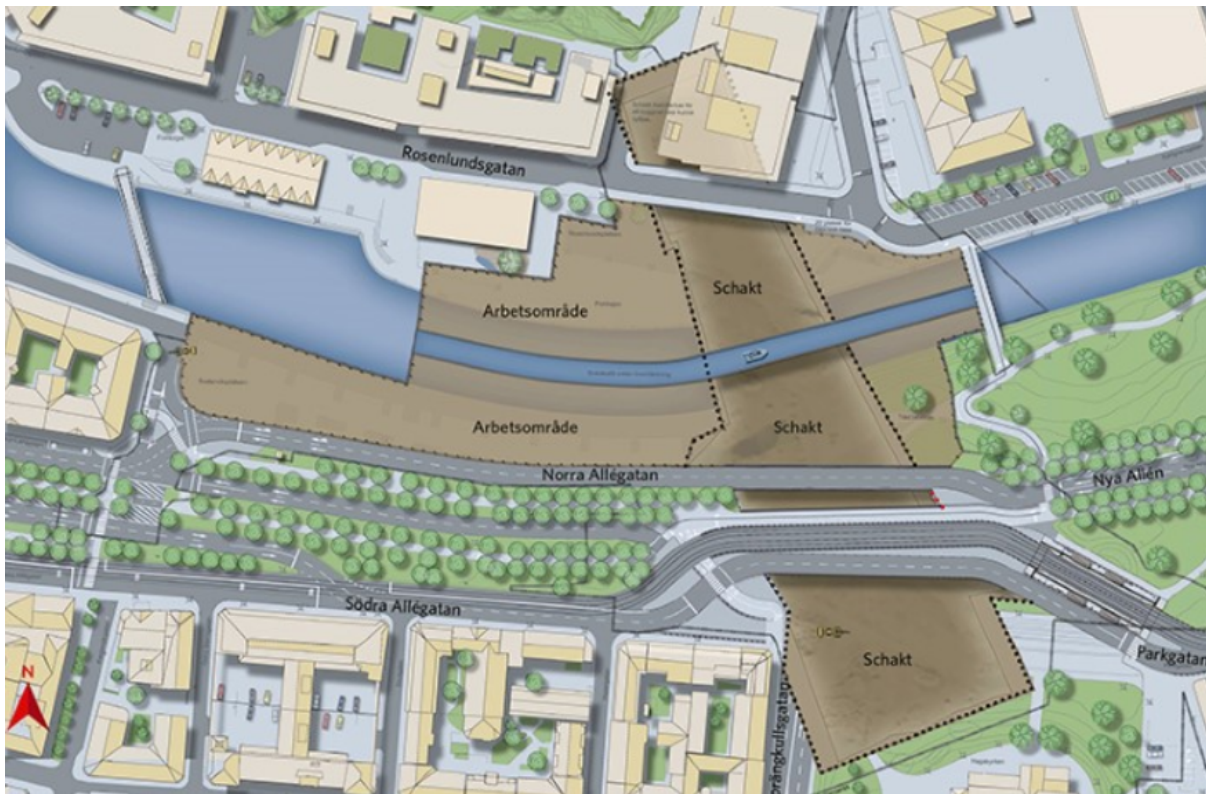
## Markarbeten

Entreprenad Haga innefattar mark av både berg och lera. Vid de områden där det finns lera kommer man att arbeta i öppna jordschakt. Resten av tunneln kommer att byggas genom att spränga sig fram i berg, ibland kommer man att behöva gå direkt in berget och ibland från de öppna schakten och servicetunnlarna.

Vid det öppna schaktet vid Residenset kommer det att byggas en lösning i form av en gjuten betongbro i syfte att slippa stänga av området under fler år och därmed kunna ha kvar spårtrafik under arbetet. I Stora Hamnkanalen används en teknik kallad top down där det först spontas för att hålla undan lera och vatten och sedan läggs ett tak över det område där tunneln ska gjutas. Sponten tas sedan bort så fort som möjligt för att båttrafik och djurliv ska kunna fungera som vanligt. Då kan bygget fortsätta under ytan utan att påverka flödet i kanalen.

På liknande sätt kommer bygget att ske vid Rosenlundskanalen. Dock kommer den befintliga bron över kanalen först att flyttas och placeras tillfälligt på parkeringen bredvid Skattehuset.<sup>47</sup>

## Byggarbetsplatsens utsträckning



*Bild lånad av Trafikverket.*

Bilden visar en illustration över etableringen och trafiklösningen kring schaktet i Haga. Schaktet kommer att grävas i etapper i takt med att trafiklösningarna kommer på plats.

<sup>47</sup> Intervju Entreprenad Haga, 2018, Bilaga 2

## Tidplan

Förberedelser och byggnation av en servicetunnel vid Linnéplatsen ska sätta igång under mars 2018 och detta är startskottet för deletapp Haga. Under november 2018 är det beräknat att inleda schaktarbeten för station Haga vid Rosenlundsgatan för att sedan fortsätta över kanalen mot Hagakyrkan där tunneln kommer att gå in i berg under kyrkan. Schaktet kommer att grävas i etapper och kommer att pågå mellan år 2018–2023. Rosenlundskanalen kommer att hållas öppen delvis under tiden då schaktarbetena pågår så att vattenströmningen och båttrafiken kan flyta på som vanligt. Under våren 2019 kommer Rosenlundbron att monteras ned och ersättas med en tillfällig gång- och cykelbro öster om den befintliga bron.<sup>48</sup> Se sammanställd tidplan i bilaga 15 - Tidplan Västlänken – Haga.

## Planerade trafikomläggningar

### *Stora Hamnkanalen*

Vid Stora Hamnkanalen kommer ett trafikstopp att uppstå i 15 veckor då betongbron byggs. Lars Elmengård och Håkan Hansen menar på att detta är en fördelaktig lösning och jämför med en konkurrents idé som hade resulterat i en avstängning på tre år.<sup>49</sup>

### *Alléstråket*

Tillfälliga vägar kommer att byggas för fotgängare, cyklister, bil- och kollektivtrafiken över det schakt som kommer att grävas genom Alléstråket. När dessa vägar är på plats under 2019 kommer trafiken att flyttas över successivt för att kunna frigöra ytor för schaktningsarbetena. År 2020 kommer vägarna att läggas tillbaka i deras permanenta läge.<sup>50</sup>

Spårvägstrafiken kommer att stängas av under en kortare period under sommaren 2019 och 2020 då spårömläggningar kommer att ske. Under denna period leds spårvägstrafiken om eller ersätts med buss. Under år 2020 kommer spårvagnarna att kunna stanna vid de nya hållplatserna som kommer att byggas enligt Göteborgs stads nya detaljplan vid Hagaområdet. Målsättning är att upprätthålla de cykelstråk som går utanför Handelshögskolan och enligt Trafikverket kommer det att vara möjligt att gå och cykla i Haga och vidare mot Rosenlund under hela byggtiden.<sup>51</sup>

## Bullerutredningar

Entreprenad Haga gör egna bullerutredningar fram till byggskedet. Miljödomen menar på att det är upp till Länsstyrelsen om de kan få dispens under byggskedet. Dispens skulle till exempel kunna vara för att få bullra högra på ett område under en viss period.<sup>52</sup>

---

<sup>48</sup> Trafikverket (2018)

<sup>49</sup> Ibid.

<sup>50</sup> Ibid.

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> Intervju Entreprenad Haga, 2018, Bilaga 2

### **Åtgärder**

Runt omkring etableringsområdena kommer det att sättas upp fyra meter höga, gröna bullerdämpande plank med fönster i. Trafikverket har gjort en förinspektion på alla närliggande fastigheter, både lägenheter och lokaler, för ungefär två år sedan. De kommer även att göra en nollinspektion precis innan byggskede för att se vad som har hänt med byggnaderna under dessa två år som bygget inte har varit igång. Detta görs för att se vilka naturliga sprickor och sättningar som kan uppkomma och för att kunna jämföra detta med den mängd sprickor som har skapats under byggnationen. Det kommer även att göras mellanbesiktningar under byggskedet vid behov ifall någon åberopar skador.

Vad gäller buller och liknande störningar säger Lars att man som entreprenör kommer att göra allt för att hålla bullerkraven. Skulle det behövas kommer man även att sätta upp skärmar runt maskiner för att dämpa buller.<sup>53</sup>

### **Problemområden**

Lars och Håkan tror att logistiken kommer att utgöra störst problem under byggtiden. De menar också på att det är trafiken som kommer att påverka tredje man mest, speciellt vid de öppna schakten. Därför nämner de också entreprenad Kvarnberget som det område som de själva tror kommer att bli påverkade av störningar under byggtiden. Ljuden som kommer att komma från etableringarna tror Lars och Håkan är något som man kommer att vänja sig vid.

Förutom Kvarnberget tror de att vägen ut från Linnéplatsen kommer att vara ett annat område som kommer att bli påverkat av störningar, i detta fall trafikförseningar och buller på grund av masstransporter från etableringen.<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>54</sup> Ibid.

### 5.1.5 Entreprenad Korsvägen

Svenska Mässan, Gothia Towers, Liseberg och Universeum är bara några av de arbetsplatser och verksamheter som gör Korsvägen till en viktig knutpunkt i Göteborgs kollektivtrafiknät. Västlänkens station Korsvägen ska bidra med en ökad tillgänglighet för detta område.<sup>55</sup>

Deletapp Korsvägen sträcker sig från Landala (där deletapp Haga slutar), går via Korsvägen, sedan under och genom Liseberg samt under E6 och till sist ansluts tunneln till befintliga spår i Almedal i syd. Byggnation av denna sträcka ska påbörjas våren 2018 och det är beräknat att de mest synliga arbetena ska pågå i sex år. Det kommer att byggas en underjordisk station som kommer att ha en plattform, ett mellanplan med plats för butiker, service och cykelgarage samt kommer det att finnas tre uppgångar. Uppgångarna kommer att placeras så att kollektivtrafikresenärer ska enkelt kunna byta trafikslag samt kunna ta sig till och från stationen tryggt och smidigt.<sup>56</sup>



*Bild hämtad på Trafikverket.se*

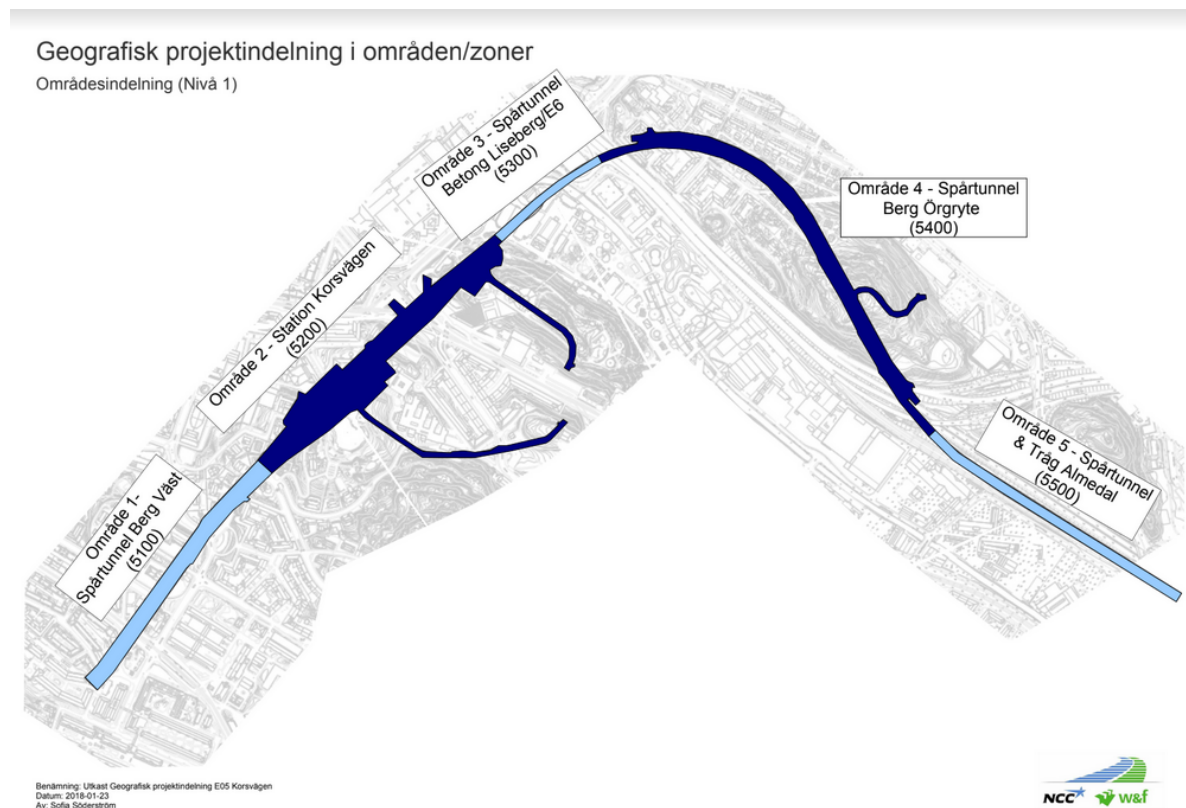
<sup>55</sup> Trafikverket (2018)

<sup>56</sup> Ibid.

## Markarbeten

Den totala sträckan för deletapp Korsvägen är 3,2 km där den största delen av tunneln kommer att byggas i berg och där kommer det främst att användas sprängning för att ta sig fram. Vid Korsvägen, i Liseberg mot Örgrytemotet samt vid Almedal kommer sträckan att utföras med betongkonstruktioner i lera och jord, vilket betyder att det ska grävas uppifrån och sedan gjuta tunneln i betong i de öppna schakten.<sup>57</sup>

Entreprenad Korsvägen är uppdelad i fem områden där några områden i sin tur är indelade i flera etapper. Området för Station Korsvägen kommer att byggas i öppna schakt och det är indelat in detta i två etapper för att minimera omdragning av trafiken. Området vid Liseberg mot E6 kommer också att byggas i öppet schakt och liksom Station Korsvägen är detta indelat i två etapper för att inte ockupera så stora områden i nöjesparken samtidigt.<sup>58</sup>



*Bild som visar på områdesindelningen för Entreprenad Korsvägen. Lånad av NCC.*

Utöver själva tunneln kommer det också att byggas totalt tre arbetstunnlar till deletapp Korsvägen, vid område 2 (se bild ovan) kommer det bli två arbetstunnlar, en vid Carlanderska samt en bakom Världskulturmuseet. Den tredje arbetstunneln kommer att byggas i Skår som ansluts till bergtunneln i Örgryte. När Västlänken sedan är i drift kommer arbetstunnlarna fungera som service- och räddningstunnlar.

<sup>57</sup> Trafikverket (2018)

<sup>58</sup> Intervju Entreprenad Korsvägen, 2018, Bilaga 3

Förutom sprängning och arbete i öppna schakt kommer det, främst vid de öppna schakten, att startas med en del markförberedande arbeten och bland annat ta bort asfalt och utrustningar. Därefter installeras stödkonstruktioner, såsom spont och betongpålar, vilket också är ett omfattande markarbete. Vid arbete i berg kommer det först att behövas göras påslag i berget för att sedan arbeta sig inåt.<sup>59</sup>

Arbetet med tunneln kommer totalt att pågå i sex år, men Trafikverket säger att störningarna lokalt kommer att bli kortare. Arbetena vid schakten kommer att pågå i stort sett helt bakom stora, gröna plank som har som syfte att avskärma byggarbetsplatsen från omgivningen. Buller uppskattas att det kommer råda då man kommer slå spont och pålar de första tre till sex månaderna, per schakt. Arbetet med spårtunnel i berg beräknas att gå fortare fram och det uppskattas att det kommer att märkas av i cirka en till två månader per fastighet.<sup>60</sup>

### Byggarbetsplatsens utsträckning

Etableringen för deletapp Korsvägen kommer att finnas på flera platser eftersom arbetet kommer att ske i olika områden samtidigt. En etablering kommer att stå vid Station Korsvägen som börjar med en mindre under etapp 1 (östra sidan) och sedan en större vid etapp 2 (västra sidan). Det kommer att vara lite mindre etableringar vid arbetstunnlarna i område 2, en kommer att stå vid Liseberg samt kommer P-huset vid Sofierogatan att rivas och även där kommer det att bli en etablering. Det kommer också att bli en etableringsyta för arbetstunnel i Skår som går till bergtunneln i Örgryte.<sup>61</sup>

Under hela 2019 kommer det också att byggas en så kallad "järnvägsbank" där det kommer att förberedas för flytt av spår och även detta kommer att kräva en etableringsyta.



Bild t.v. visar hur etableringen kommer att se ut under etapp ett för Station Korsvägen och bild t.h. visar etableringen under etapp två. Lånade av Trafikverket.

<sup>59</sup> Intervju Entreprenad Korsvägen, 2018, Bilaga 3

<sup>60</sup> Trafikverket (2018)

<sup>61</sup> Intervju Entreprenad Korsvägen, 2018, Bilaga 3

## **Tidplan**

Under andra kvartalet 2018 kommer arbetet att sätta igång vid Korsvägen, vid tredje kvartalet 2018 kommer arbetet att börja med arbetstunnlarna vid Carlanderska och Världskulturmuseet samt tunneln i Liseberget och sedan kommer deletapp för Korsvägen att vara i full gång fram till 2024. Vid 2024 kommer en ny entreprenad att ta över för mindre installationsarbeten som kommer att pågå fram tills tåget ska rulla vid 2026. För en mer detaljerad tidplan se bilaga 14 - Tidplan Västlänken – Korsvägen.

## **Planerade trafikomläggningar**

Vid Örgrytemotet kommer de västra av- och påfartsramperna i södergående riktning att rivas men Örgrytevägen kommer fortfarande att vara öppen. De befintliga vägarna kommer att användas och rampen vid fokushuset kommer att fungera som en av- och påfart. Trafiken från Korsvägen kommer att strypas där rondellen bland annat kommer att försvinna. Framkomligheten kommer att bli svårare för personbil och därmed förväntar man sig att bilisterna kommer att välja andra vägar framför Korsvägen under byggtiden.<sup>62</sup>

### *Södra Vägen*

Från och med andra kvartalet 2018 kommer det endast att finnas ett körfält på Södra Vägen i riktning norrut mot Universeum och detta kommer att kvarstå till andra kvartalet 2020.<sup>63</sup>

## **Bullerutredningar**

Respektive delentreprenad för Västlänken har fått krav från Trafikverket på hur mycket det får bullras vid arbetsområdena och samma krav gäller även för entreprenad Korsvägen.<sup>64</sup>

## **Åtgärder**

Liksom de andra entreprenaderna, kommer det vid varje arbetsområde att sättas upp ett fyra meter högt plank runt om som ska fungera som bullerskydd samt skydd för insyn. En annan åtgärd som görs för att minska trafikbelastningen på Korsvägen är att arbetstunnlarna ska användas när de är klara för att få bort de massor som sprängs och grävs bort. Under den första perioden är det beräknat på cirka en till två lastbilar per timme, men det kommer att öka desto längre in projektet man kommer.<sup>65</sup>

## **Problemområden**

Redan under anbudstiden hade Trafikverket identifierat två områden som kommer att vara kritiska. Ett område beläget under Örgrytemotet och det andra är beläget vid schakten vid Korsvägen. Örgrytemotet anses som ett kritiskt område eftersom det är hög trafikbelastning och entreprenören har lite planeringstid för arbetet i området. Idag är det totalt fyra körfält men det kommer att bli tre under två olika tillfällen, ett halvår under 2020 samt ett halvår under 2023.

Vad som också skulle kunna utgöra som störande moment är när det sker påslag i berget, precis innan man har tagit sig in i berget. Det kommer att ske påslag i berg där arbetet ska börja med arbetstunnlarna samt i berget under E6 och under denna tid kan det låta väldigt mycket.<sup>66</sup>

---

<sup>62</sup> Intervju med Josefin Larking, 2018, Bilaga 6

<sup>63</sup> J.Larking (personlig kommunikation 2018-03-20)

<sup>64</sup> Intervju Entreprenad Korsvägen, 2018, Bilaga 3

<sup>65</sup> Ibid.

<sup>66</sup> Ibid.

## 5.2 Identifiering av problemområden

### 5.3 Val av område

Utifrån den förstudie som har gjorts av projektet Västlänken har några intressanta problemområden identifierats. Områdena definieras som problemområden då det med stor sannolikhet kommer att uppstå problem där under tiden som Västlänken byggs. Problemen kan uppstå under olika omständigheter och tider men kommer till största del att vara ljud, buller och trafikomläggningar samt avstängningar.

De två områdena som vi efter förundersökningen har valt att definiera som problemområden är Kvarnberget och Haga.

#### *Kvarnberget*

Entreprenad Kvarnberget består av en sträcka på cirka 560 meter som går mellan Lilla Bommen och Packhusplatsen. Området ligger mitt i centrala Göteborg och inkluderar bland annat en stor trafikled men också två kända byggnader, Göteborgsoperan och Casinot. I området rör sig mycket människor, dels folk som jobbar i området, dels boende men också folk som vill besöka de restauranger som ligger där. Över ett femtiotal olika verksamheter befinner sig i de byggnader som kommer att ligga några meter från byggarbetsplatsen.

#### *Beskrivning av bygget vid Kvarnberget och problemen som det medför*

Vid Kvarnberget kommer en stor del av sträckan att byggas i öppna schakt som kommer att ligga väldigt nära inpå byggnaderna vilket vi tror kommer att påverka en del verksamheter längs med denna sträcka. Längs med Sankt Eriksgatan kommer det att byggas ett serviceschakt och tunnel i öppet schakt och detta är placerat bara några meter ifrån de byggnader som följer denna gata. Idag finns det runt fjorton olika verksamheter längs med Sankt Eriksgatan varav flera av dessa utgör restaurangverksamheter med tillstånd till uteservering. Till sommaren 2018 har restaurangerna längs med Sankt Eriksgatan fått tillstånd för uteservering, men till kommande säsonger är läget mycket osäkert på grund av den yta som byggarbetsplatsen kräver. Byggstart för denna del av Kvarnberget, vid Sankt Eriksgatan, är ännu inte känt, men vid slutet av sommaren 2018 räknar Trafikverket med att entreprenören ska sätta igång vid Packhuskajen och strax därefter följer förhoppningsvis resten av sträckan. När byggarbetsplatsen väl är på plats kan man räkna med att denna kommer att stå kvar i minst tre år.

Trafikverket har vidtagit olika åtgärder för att minska störningar från byggnationen och en viktig insats för att minska buller är framförallt de gröna planken som ska avskärma byggarbetsplatsen. Planken kommer säkerligen fylla sin funktion som bulleravskärmande, men vid området Kvarnberget verkar fler vara oroade av planken än tacksamma. Anledningen till att det redan råder en oro innan ens planken har kommit upp är för att området idag kan upplevas som ödsligt vid senare tider på dygnet och ett stort mörkt plank skulle göra situationen värre. I området finns också ett härbärge som i dagsläget skapar oro och detta i sin tur kan förvärras när planken kommer upp. Trafikverket är dock medvetna om detta problem och jobbar med att hitta lösningar som kan skapa en trevligare miljö.

### *Haga*

Entreprenad Haga sträcker sig från norra sidan av Rosenlundskanalen, förbi Kungsparken och Nya allén och sedan upp förbi Hagakyrkan. Haga är idag känt för att vara ett populärt område i Göteborg som lockar både turister och göteborgare. I området finns inte bara ett av Göteborgs största "riktmärke", Feskekyrka, utan också många välbesökta restauranger och matbutiker.

### *Beskrivning av bygget i Haga och problemen som det medför*

Vid Rosenlund kommer det att bli öppna schakt samtidigt som hela Rosenlundsbron provisorisk försvinner under 4,5 år. Byggarbetsplatsen sträcker sig över ett stort område nära Rosenlundsgatan och liksom Kvarnberget kommer avskärmningar att stå nära några byggnader som i flera fall har någon typ av verksamhet i bottenvåningen. Rosenlundsbron kommer att ersättas av en tillfällig bro i öster, men det flöde av människor som idag kan ta sig till Rosenlundsgatan kommer troligtvis inte att upprätthållas på samma sätt med den nya bron där dessutom endast cyklister och fotgängare kan passera. Idag finns det soldäck, en lekplats och bänkar att sitta på längs med kanalen vid Rosenlund, men även detta kommer att försvinna då byggarbetsplatsen ska etableras och därmed löper ytterligare en större risk att flödet kommer att minska till detta område.

Vi har valt att inte gå vidare med området Korsvägen eller Centralen i detta examensarbete. Vid centralenområdet råder det mycket buller redan idag och bygget med Västlänken kommer troligtvis inte att orsaka högre nivåer av buller. Dessutom när Västlänken byggs i området råder även andra projekt samtidigt, såsom Hisingsbron, och därmed är inte Västlänken endast orsaken till de störningar som uppstår vid Centralen. Centralen och Korsvägen är också två områden där det redan är högt tryck på tillgängligheten idag och därför har man också ägnat mycket tid och resurser på dessa områden. Under intervjuerna med inblandade personer för respektive entreprenad har vi förstått att en stor ansträngning kommer att göras för att störningarna skall vara så få som möjligt i dessa områden.

## **5.4 Identifiering av lokalhyresgäster i problemområdena**

### *Kvarnberget*

Området Kvarnberget består i dagsläget av fastigheter med lokaler eller bostäder. De hyresgästerna som hyr lokaler bedriver främst verksamheter inom restaurang och kontor. Vi har även identifierat några andra verksamheter i området såsom en tandklinik, ett gym, en advokatbyrå samt en massageklinik. För tydligare bild av de identifierade lokalhyresgästerna på Kvarnberget, se bilaga 19 - Identifiering av lokalhyresgäster – Kvarnberget.

Många av de restauranger som ligger på Sankt Eriksgatan är beroende av läget då besökare från Operan även är deras gäster. En av restaurangerna är med i White Guide vilket också lockar flera besökare. Även kontoren på Sankt Eriksgatan är mycket beroende av läget då deras verksamhet förutsätter nära till handeln i centrala Göteborg. Vi har också förstått att det är många av de som jobbar här som pendlar till jobbet vilket betyder att närhet till centralstationen är viktig.

### *Haga*

Området vid Haga och främst den norra sidan av kanalen består i dagsläget av fastigheter där det sitter hyresgäster som hyr lokaler. Lokalerna hyrs främst ut till verksamheter som har

kontor eller bedriver butiksverksamhet. Vid Rosenlund finns i dagsläget två stora matbutiker som lockar många besökare varje dag dygnet runt. Många personer rör sig i området då både Boplats och myndigheter som Skatteverket och Försäkringskassan har sina servicekontor där. Vid kanalen ligger även Feskekyrka som också är en attraktiv butik. För en tydligare bild av de identifierade lokalhyresgästerna vid Haga, se bilaga 18 - Identifiering av lokalhyresgäster – Haga.

## 5.5 Val av lokalhyresgäster

Utifrån de identifierade lokalhyresgästerna i de aktuella områdena där problem kan tänkas att uppstå har ett urval på sex olika hyresgäster gjorts. Hyresgästerna har kontaktats via både telefon och mail varav fem hyresgäster valde att svara. Hyresgästerna har valts ut då de bedriver olika typer av verksamheter och därmed också kommer beröras av problemen på olika sätt. Vid Haga och Kvarnberget har vi kunnat se att den dominerande hyresgästen sitter i någon form av kontor och därmed har man i första hand försökt få tag i dessa hyresgäster. I detta fall har kontor inneburit både vanliga arbetskontor men också servicekontor dit kunder kommer. På vissa kontor krävs lugn och ro på grund av viktiga möten och förhandlingar och på andra kontor är klimatet mer öppet. Dessa olika typer av arbetsförhållande har vi tagit hänsyn till vid urvalet av hyresgäster. Detta för att kunna se hur olika hyresgäster inom samma verksamhetsområde kan komma att påverkas på olika sätt av arbetet med Västlänken.

Inom samma områden, Haga och Kvarnberget, har vi vidare kunnat se att de flesta hyresgästerna som hyr lokaler på bottenvåning av fastigheten bedriver antingen restaurangverksamhet eller butik. Dessa verksamheter är väldigt beroende av flödet till och från lokalen vilket i sin tur kan påverka hur det går för verksamheten rent ekonomiskt. Då den ekonomiska aspekten är så pass viktig för verksamheterna och med stor risk kommer att bli påverkad under byggtiden har hyresgäster inom restaurang och butik varit väldigt aktuella att få prata med. Vi har efter platsbesök valt att höra av oss till de restauranger och butiker som de vet är relativt stora, har ett gott rykte och ett stort flöde av människor.

De utvalda hyresgästerna vid Kvarnberget är:

### *MQ Retail AB, kontor.*

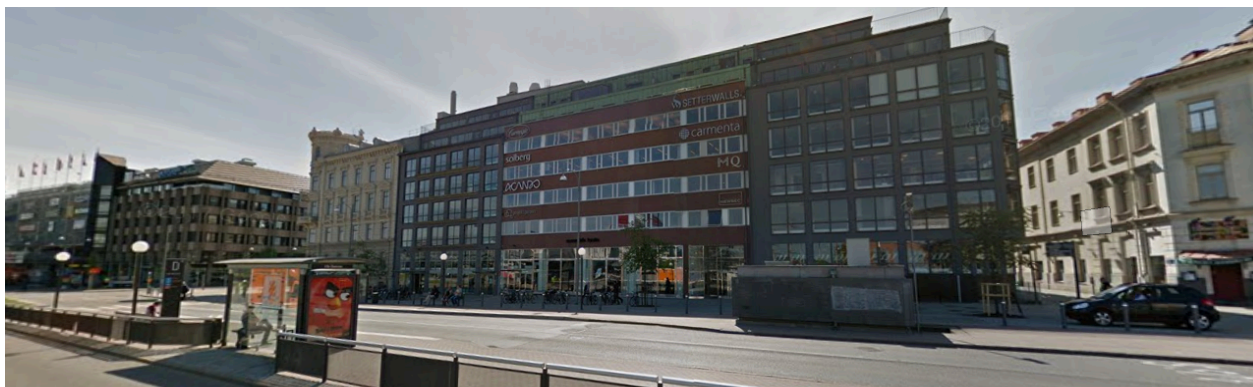
Verksamheten ligger på tredje våningen i fastigheten som ligger på Sankt Eriksgatan 5. Lokalen består främst utav ett öppet kontorslandskap som bjuder in till kreativt skapande. På plats jobbar cirka 100 personer och flödet av andra människor än de som jobbar där är relativt lågt.

### *Setterwalls advokatbyrå, kontor.*

Verksamheten ligger på femte och högsta våningen i fastigheten på Sankt Eriksgatan 5. Lokalen består utav flertalet privata arbetsrum och konferensrum men också mötesrum där förhandlingar sker dagligen. På kontoret jobbar cirka 70 personer och utöver dessa får man dagligen besök av klienter, leverantörer och studenter vilket betyder att flödet på människor är stort.

### *Swedish Taste, restaurang.*

Verksamheten ligger på bottenvåningen av fastigheten på Sankt Eriksgatan 5. Restaurangen har både en restaurangdel och en matstudio som besöks av både lunch- och middagsgäster. Flödet på människor är stort under framför allt lunchtider och i samband med operakonsserter.



*Bild hämtad på googlemaps.se*

Bilden visar fastigheten på Sankt Eriksgatan 5 som både Swedish Taste, MQ Retail AB och Setterwalls Advokatbyrå sitter i.

De utvalda hyresgästerna vid Haga/Rosenlund är:

*Boplats, servicekontor.*

Verksamheten ligger mitt på Rosenlundskajen och är kommunalt ägt av Göteborgs stad och organisationen Fastighetsägarna. Kontoret har ett högt tryck på kundmottagningen som är öppen två timmar om dagen fyra dagar i veckan. Utöver detta flöde av människor jobbar 14 personer på kontoret.

*ICA Supermarket, matbutik.*

Verksamheten ligger i bottenvåningen på fastigheten som ligger på Rosenlundsgatan 8. Butiken besöks dagligen av människor som bor eller jobbar i närheten och har det största flödet av kunder runt frukost och lunch.

*Skatteverket, servicekontor.*

Verksamheten ligger på bottenvåningen av fastigheten som ligger på Hvitfeldtsplatsen 9. Kontoret har ett stort flöde på människor då trycket på deras kundmottagning är stort. Skatteverket kommer att flytta till nya lokaler i Gårda med preliminärt inflyttningsdatum 1 september 2020. Av anledning till den framtida flytten har vi varit extra intresserade av att få kontakt med Skatteverket. Skatteverket har däremot valt att inte svara på den förfrågan som har skickats.

## 5.6 Resultat från intervjuer med utvalda lokalhyresgäster

### 5.6.1 MQ Retail AB

*Denna resultatdel är baserad på intervjun med Ing-Marie Edvardsson 2018- 04-20.*

#### **Verksamheten**

MQ Retail AB ligger på Sankt Eriksgatan och är huvudkontoret för MQ Retail. MQ bedriver försäljning av dam- och herrmode i cirka 120 fysiska butiker i Sverige. På kontoret finns alla typer av funktioner, allt ifrån stab, inköp, etablering, design m.m. Idag jobbar det cirka 100 personer på huvudkontoret vid Sankt Eriksgatan.

De flesta som besöker kontoret är leverantörer eller hyresvärdar. Det är inte särskilt mycket folk i omlopp men det går i vågor beroende på vilken tid på året det är. Ibland kommer även regionchefer och butikschefer på besök för möten.

Verksamheten MQ går runt på den försäljning som sker i butikerna runt om i Sverige och försäljningen är därmed deras största intäkt.

#### **Fastigheten**

Fastigheten som MQ Retail AB bedriver sin verksamhet i ägs av Alecta pensionsförsäkringar och förvaltas av Newsec som sitter i samma byggnad. Kontakten sker mellan MQ Retail AB och Newsec i form av avstämningsmöten och löpande information via mail. Trafikverket har varit på plats för att prata med alla hyresgäster i huset om Västlänken. Det mesta av det som sades var det man redan kan läsa om, men med lite extra fokus på det plank som kommer att placeras utanför fastigheten. Området är idag redan oroligt och det finns en oro för att planket skall göra det värre. Trafikverket har dock sagt att man kommer att åtgärda detta med konst på planken och extra belysning.

Fastigheten ligger med gångavstånd från parkeringshuset i Nordstan och MQ är inte oroliga för att leverantörerna kommer att ha det svårare att ta sig till och från kontoret på grund utav bygget.

#### **Avtalsförhållanden**

MQ Retail AB har ett år kvar på avtalet för lokalen och oftast skrivs avtalen på 3–5 år. I princip alla kontraktsskrivanden vill hyresvärderna frånskriva sig ansvaret för “sedvanligt underhåll”, vilket innebär att om någon typ av underhållsarbete eller liknande görs på den egna fastigheten eller grannfastigheten och störningar skulle uppstå bär inte fastighetsägaren ansvaret över detta. Om hyresvärderna frånskriver sig detta ansvar kan det bli svårare för en hyresgäst att kräva nedsättning av hyra på grund av störningar, men etableringschefen på MQ Retail är inte oroad över denna del i avtalet då hon inte anser att åtta års arbete med Västlänken skulle gå under “sedvanligt underhåll”. Om ett år kommer avtalet för lokalen att förlängas och idag ser MQ Retail AB ingen anledning att inte förlänga avtalet.

## **Läget**

Läget är viktigt för verksamheten som bedrivs på kontoret. Ofta går personer från kontoret ut till butikerna för avstämning vilket kräver att kontoret ligger tillgängligt till handeln vilket det gör idag. Det finns också anställda som pendlar till jobbet vilket gör att avståndet från centralen och kontoret måste vara litet. Kontoret är utformat som en "kreativ arbetsplats" med många öppna ytor och kräver inga tysta arbetsplatser. I dagsläget upplever man läget som tyst och inga störningar från de förberedande åtgärderna har än så länge upplevts.

## **Västlänkens påverkan**

Den allmänna uppfattningen är att folk inte vet exakt vad som ska göras. Många ser det negativa med trafiken sett till bilisterna då det fortfarande känns opålitligt med kollektivtrafiken och man tror knappast att det kommer att bli mer pålitligt då Västlänken byggs.

## **5.6.2 Swedish Taste**

*Denna resultatdel är baserad på intervjun med Ida Nicander 2018-05-02.*

### **Verksamheten**

Swedish Taste öppnade upp sin första matstudio i Stockholm för femton år sedan och för nio år sedan öppnades det upp en matstudio i Göteborg med både restaurang och matstudio nära beläget Göteborgsoperan. Swedish Taste är känt som en fine dining men sommaren 2017 valde verksamheten i Göteborg att byta inriktning där restaurangen byggdes om och man bytte namn till Space 62. Matstudion finns fortfarande kvar men restaurangen har gått från fine dining till en mer avslappnad miljö och är dessutom inte lika dyrt för att kunna locka dit flera kundsegment.

### **Fastigheten**

Fastigheten som Swedish Taste ligger i förvaltas av Newsec och det är även med dem som kommunikationen om Västlänken sker. Newsec har hållit i en del träffar men dessa har upplevts som rätt dåliga då Newsec själva inte varit särskilt informerade. Det var exempelvis bara två veckor sedan restaurangen fick reda på att de inte får ha någon uteservering i sommar. Detta gör att man tvingas stänga under juli månad trots att man efter renoveringen hade planerat att hålla öppet hela sommaren. Anledning till att man inte får ha någon uteservering utanför restaurangen i sommar beror på en nödutgång från Götatunneln som måste flyttas om. Swedish Taste har i dagsläget inte fått någon kompensation för detta men driver ärendet just nu.

### **Avtalsförhållanden**

Avtalsperioden är åtta år och idag har man sju år kvar på avtalet. Avtalet skrevs om för ett år sedan i samband med renoveringen. Att byta lokal har inte varit aktuellt då man istället valde att göra renoveringen av restaurangen. Det är en väldigt fin och bra lokal och man ser positivt på området i framtiden vilket gör att man vill vara kvar i lokalen trots Västlänkens påverkan.

## **Läget**

Läget är viktigt för restaurangen då den ligger nära både Operan och vattnet. Många av de som besöker Operan är också de som äter på restaurangen vilket gör att förbindelsen däremellan måste fungera. Dessutom är lokalen i gamla Hasselbladshuset väldigt fin. Ljudnivån utanför restaurangen är något som oroar och man tror att det kan skapa problem. Många affärsmöten hålls i restaurangen under lunchtid vilket kräver en tyst ljudnivå.

### Västlänkens påverkan

Ida ser positivt på Västlänken då man tror att restaurangen kommer dra nytta av detta i framtiden. Mycket trafik kommer att flyttas ner i jorden och i området kommer det bland annat att byggas ett nytt hotell vilket restaurangen kan dra nytta av. Det som upplevs som jobbigast under byggskedet är de planken som skall sättas upp utanför fasaden. I dagsläget är området redan stökigt och man är rädd för att människor inte ska vilja vistas här när planket har kommit upp. Ett förslag på en åtgärd, för den otrygga känslan som planken kan komma att skapa, är ordentlig belysning.

I Swedish Tastes fall är det lunchrestaurangen som kommer att bli mest påverkad av arbetet med Västlänken som kommer ske utanför fönstret. Matstudion och cateringen är man inte lika orolig över då de inte påverkas direkt av det som sker utanför. Restaurangen är mer beroende av utsikten, tillgängligheten och spontanbesök och detta kan direkt påverkas av bygget utanför.



*Egenfotad bild*

Bilden ovan visar fasaden där Swedish Taste har sin ingång. Här, inom sju meter från fasad, kommer det tre meter höga planket att sättas upp.

### 5.6.3 Setterwalls Advokatbyrå

*Denna resultatdel är baserad på intervjun med Joakim Edoff 2018-04-26.*

#### **Verksamheten**

Setterwalls advokatbyrå är en affärsjuridisk fullservicebyrå som ligger på Sankt Eriksgatan i Göteborg. Företaget finns även i Stockholm och Malmö. På kontoret bedrivs traditionell konsulting i form av klientmöten och skiljeförfaranden. Mycket tid läggs också på olika typer av events, både för klienter men även studenter som kan tänkas vilja jobba på kontoret. Idag jobbar cirka 40 jurister och totalt 70 medarbetare på kontoret i Göteborg. De som besöker kontoret är klienter, studenter, jobbsökande och leverantörer vilket betyder att det är ett stort flöde av människor dagligen. Setterwalls verksamhet går runt på sin försäljning av konsulttjänster.

#### **Fastigheten**

Fastigheten som Setterwalls Advokatbyrå bedriver sin verksamhet i ägs av Alecta pensionsförsäkringar och förvaltas av Newsec som sitter i samma byggnad. Kontakten med Newsec är bra och sker både proaktivt och efter påstötningar. Information om Västlänken har kommit dels via träffar där Newsec har informerat men även träffar där Trafikverket har varit närvarande. En del information har också kommit skriftligt vilken bland annat har varit återkopplade till rykten. Trots att informationen om just Kvarnberget har varit knapp har den uppfattats som vettig.

#### **Avtalsförhållanden**

Avtalet med Alecta löper i tre år och går ut i början av 2021. Om avtalet inte sägs upp så förlängs det tre år till. Setterwalls har suttit i lokalen på Sankt Eriksgatan sedan 2008 och är inne i den tredje hyresperioden nu. Under förra hyresperioden var frågan om flytt under byggtiden en diskussion som uppmärksammades. Men då liknande lokaler i Göteborg är få bestämde sig företaget för att sitta kvar på samma ställe även denna hyresperioden. Joakim Edoff, VD på Setterwalls, säger att man givetvis kommer att diskutera det igen när nuvarande hyresperiod börjar löpa ut vid 2021.

#### **Läget**

Läget för verksamheten är mycket viktigt. Det är lätt att ta sig till kontoret både om man jobbar där eller är besökare. Kontoret ligger också nära till transport, matställen och träning. Setterwalls trivs i sina lokaler då de är rationella och passar bra för deras verksamhet. Ljudnivån på kontoret är också viktigt, i dagsläget är det lugnt och tyst. Dagligen har man förhandlingsmöten på kontoret och medarbetarna behöver en tyst arbetsmiljö. I dagsläget är det ljudet från de stora arbetena som ska ske utanför som oroar Setterwalls mest.

### Västlänkens påverkan

Joakim Edoff tycker att det är bra att man bygger Västlänken samtidigt som man är fullt medveten om att det kommer att bli stökigt. Med ett bättre och tidigare flöde med information till hyresgästerna som blir drabbade tror han skulle göra att mindre rykten sprids. Istället ska man som hyresgäst känna att man har fått ta del av så mycket information som möjligt. Något som dessutom skulle underlätta för deras verksamhet är om de arbetena som bullrar mycket skulle begränsas till speciella tider på dygnet.

Även planket som ska sättas upp utanför fasaden skapar en del oro. Området är idag redan oroligt och Joakim tror att medarbetarna på kontoret kan bli påverkade om de exempelvis skulle lämna kontoret sent och det utanför skulle kännas instängt, mörkt och obehagligt. En åtgärd för detta problem skulle förutom bättre belysning kunna vara att ha patrullerande vaktare i området på kvällarna.



*Egenfotade bilder*

Bilderna visar utsikten från Setterwalls kontor och det som syns är byggetableringen av de förberedande arbeten som pågår där man flyttar på den stora leden.

## 5.6.4 Boplats

*Denna resultatdel är baserad på intervjun med Mats Ekblad 2018-05-02.*

### **Verksamheten**

Boplats är ett kommunalt bolag som delvis ägs av organisationen Fastighetsägarna men huvudsakligen utav Göteborgs stad. Boplats är en marknadsplats för hyresrätter och erbjuder både allmännyttans och privata fastighetsägares lägenheter. På Rosenlundsplatsen ligger huvudkontoret som också erbjuder kundmottagning två timmar om dagen, fyra dagar i veckan. I lokalen hålls även events och informationskvällar. Sammanlagt är det fjorton personer som jobbar på kontoret på Rosenlundsplatsen. De som besöker kontoret är de som är medlemmar eller vill bli medlemmar på boplats.se. Det är ett ganska högt flöde på de få timmar som man håller öppet. Mellan 30 och 100 besökare på de två timmarna om dagen.

Verksamheten går i stort sett runt på den medlemsavgift på hundra kronor som medlemmarna betalar årligen. En del driftsbidrag kommer också från staden. Det viktigaste för att verksamheten skall gå runt är medlemmarna och att det finns lägenheter som folk vill söka. Det är också viktigt att IT-lösningen fungerar.

### **Fastigheten**

Fastigheten ägs av Stena Fastigheter. Informationen om Västlänken har kommit främst från ett möte som Trafikverket höll i Boplats lokaler där man bjöd in alla i fastigheten. En del information har också kommit via Trafikkontoret. Informationen har bestått av förklaringar av vad som skall hända runt omkring Rosenlund och Haga. Informationen har upplevts som tillräcklig och bra.

### **Avtalsförhållanden**

Avtalsperioden är tre år och man har två år kvar på det nuvarande kontraktet. Däremot så har man en bestämmelse att om kommunen skulle besluta om att ändra verksamheten finns möjligheten att flytta från lokalen direkt. Tanken om att byta lokal på grund av Västlänken har funnits och kommer antagligen att tas upp igen när avtalet börjar löpa ut.

### **Läget**

Läget är viktigt då det är centralt. Man valde också denna lokal då den var större än den tidigare som låg vid Kungssportsplatsen. Ljudnivån är viktig för de som jobbar på kontoret och än har inga av de förberedande åtgärderna påverkat. Däremot finns en oro att det buller som kan komma från byggarbetsplatserna skall skapa problem.

### **Västlänkens påverkan**

Boplats har inte stött på några problem än. Det man oroar sig mest för är att ljudet och bullret från byggarbetsplatserna ska störa de som jobbar på kontoret. Att medlemmar som besöker kontoret skulle försvinna är man inte rädd för då det fortfarande ligger centralt.

### 5.6.5 ICA Supermarket Rosenlund

*Denna resultatdel är baserad på intervjun med Johan Fristedt 2018-05-04.*

#### **Verksamheten**

ICA Supermarket Rosenlund är Göteborgs mest centrala ICA-butik inom Vallgraven och butiken var varit verksam sedan 2013. Johan Fristedt är ICA-handlare som innebär att han ansvarar för och driver denna butik för ICA. Denna ICA-butik är en konceptbutik vilket innebär att det är ett eget bolag och man driver verksamheten själv, men man tillhör fortfarande koncernen ICA Sverige AB. Denna butik skiljer sig också mycket från butiker som exempelvis ligger vid Olskroken och Majorna. Den är främst byggd efter vad som efterfrågas inne i stan och man satsar mycket på att följa trender.

Denna matbutik har framförallt mycket frukost och lunch-kunder samt en del kunder på eftermiddagen. Många av de kunder som besöker butiken jobbar dessutom i närheten av området.

#### **Fastigheten**

Wallenstam äger och förvaltar fastigheten som butiken verkar i och Johan säger att man har mycket bra kontakt med fastighetsägaren där man får ta del av mycket information om Västlänken. Orsaken till att denna ICA-butik har hamnat här ligger i att ICA ville ha en butik som ligger centralt och som kan känna av trender och det som sker på marknaden i centrala Göteborg.

#### **Avtalsförhållanden**

När butiken öppnade 2013 hade man byggt allting nytt för att anpassa lokalen efter butikens behov och då tecknades ett hyreskontrakt på 10 år. Idag är det 5 år kvar på kontraktet och till 2023 behöver man skriva nytt. Butiken har inga tankar alls på att byta lokal där man nu inte kan se något bättre alternativ.

#### **Läget**

Det som är viktigast för denna butik är tillgängligheten, som i sin tur är beroende av läget. Kundflödet är av stor betydelse för att verksamheten ska gå runt, och detta har också en koppling till tillgängligheten. Butiken ligger idag inte så nära en viktig knutpunkt, Haga är närmast, och därmed spelar inte kollektivförbindelser någon större roll. När Västlänken byggs kommer dessutom biltrafiken att bli påverkad men denna butik är inte heller beroende av specifikt bilkunder så man tror inte att just detta kommer att påverka deras verksamhet. Viktigt för butiken är att verksamheterna och kontoren runt omkring ligger kvar.

Johan tror att tillgängligheten och flödet i butiken och i området kan snarare öka med Västlänken. När Västlänken byggs kommer det att vara runt 1 000 arbetare i detta område och dessa behöver ju givetvis frukost och lunch om dagarna.

Området som butiken verkar i är viktigt för tillgänglighetens skull och tillsammans med många andra verksamheter vid Rosenlund jobbar man för att kunna skapa en annan känsla av området. Man pratar bland annat om att döpa om området till Rosenlundskajen och man vill knyta an gatan till vattnet. Johan ser att man kan skapa bättre förutsättningar för butiken om man försöker få en tydligare inramning av Rosenlund och i sin tur försöka få Rosenlund till att bli en destination.

## Västlänkens påverkan

Man tror inte att Västlänken kommer att orsaka större problem. Det kommer att bli förändrade flöden i området men det är främst trafiken som berörs vilket inte påverkar butiken något särskilt. Man tror mer på att butiken kommer att gynnas eftersom det kommer att vara väldigt många fler som arbetar här under tiden som Västlänken byggs. Man tänker också utnyttja läget med Västlänken där man exempelvis jobbar för att få tillfälliga skylttillstånd.

Johan är dock nyfiken på planken som ska sättas upp och hur de ska utformas. Johan har en kontinuerlig dialog med Trafikverket om planken och man trycker även på från Innerstaden. Idag driver butiken skadeståndsanspråk med Trafikverket vad gäller tillgängligheten, synligheten, städning i området och säkerhetsåtgärder. Dessa faktorer är viktiga för verksamheten och med detta kan det uppstå kostnader som är till följd av Västlänken, och detta ska Trafikverket betala för. En löpande dialog hålls med Trafikverket där man påvisar att skadan kommer att ske och då får Trafikverket stå för dessa kostnader.

Johan har själv sett till att få mycket information genom att ha skrivit upp sig på sändningslistor. Man har också kontaktat folk på Trafikverket och upplever att information är inga som helst bekymmer. Johan ser till att hålla sig uppdaterad och har satt sig in i projektet för det är också då man har störst chans att själv kunna påverka. ”Ju mer jag vet, desto mer kan jag påverka”, säger Johan.

## 5.7 Svensk Handel

*Denna resultatdel är baserad på intervjun med Henrik Ekelund 2018-05-04.*

Svensk Handel är en medlemsorganisation för landets handelsföretag som arbetar med frågor som berör näringspolitik och arbetsgivarfrågor. Vi har varit intresserade av hur organisationen arbetar med sina medlemmar i fallet Västlänken och i maj fick vi hålla en intervju med Henrik Ekelund från Svensk Handel.

Henrik är näringspolitisk expert för Svensk Handel och när frågan om vad de gör åt de lokalhyresgäster som ligger i närheten där Västlänken ska byggas ställdes fick man svaret:

*“Det man jobbar med nu är ett förebyggande arbete. Man arbetar med att skapa en uppmärksamhet kring vilka konsekvenser det kan komma att bli av Västlänken och därmed efterfrågar man nu en konsekvensanalys som politiken och andra inblandade aktörer borde ansvara för.”*

Svensk Handel förväntar sig att det är Trafikverket och staden som ska genomföra denna konsekvensanalys där man sedan kan arbeta för att minimera de konsekvenser som har analyserats. Utifrån historiska exempel, där staden inte har tänkt på konsekvenser för handeln som är till följd av byggnation, har företag och deras verksamheter fått lida och detta vill man inte ska upprepas.

*“I projekt är handeln med i visionens slut, men det är ingen större omtanke för handeln under själva omvandlingen. I fallet med Västlänken är Svensk Handel oroliga över just detta - att man inte ser över konsekvenserna ordentligt innan bygget är igång.”*

Svensk Handel är för Västlänken och tror att resultatet kommer att bli bra, men handeln måste också överleva under byggtiden. Enligt Henrik finns det två alternativ för projektet. Ett alternativ är att Göteborgs stad och beställaren, Trafikverket, gör en omfattande konsekvensanalys som de sedan kan jobba med för att minimera påverkan för näringslivet och då kan det gå rätt bra. Det andra alternativet är att man agerar som i tidigare fall och då finns det risk att många företag far illa. Svensk Handel ska försöka driva denna fråga framåt mot staden och Trafikverket och man hoppas på att resultatet faller på det första alternativet.

## 5.8 Juridiska åtgärder för lokalhyresgäster

### *Nedsättning av hyra (12 kap 9,11, 15, 16 §§ JB)*

Dessa delar i hyreslagen talar om att då det råder en *brist* i lokalens skick har hyresgästen rätt att få nedsättning i hyra. Lokalens skick är det som angivs när kontraktet skrivs och det är detta skick som ska gälla under så lång tid som avtalet sträcker sig. I standardavtalen anges "befintligt skick" och vid signerat kontrakt från båda parterna är det detta som gäller.

En *brist* i en lokal innebär att lokalen inte kan nyttjas på det sätt som anges i kontraktet. Exempel på brister i en lokal kan vara att: det bullrar för mycket utanför lokalen som orsakar att personalen störs i sitt arbete; ett rum i lokalen kan inte nyttjas på grund av att det är för dålig ventilation; lokalen har sämre ljusinsläpp eller inte lika synlig för sina kunder på grund av man har placerat en byggställning eller ett plank utanför. En *brist* innebär alltså att det är något i lokalens skick som avviker från det "befintliga skicket" i kontraktet.

Större delar av hyreslagen är tvingande lagstiftning och kan inte avtalas bort, men det finns några delar som är dispositiva och som gärna utnyttjas av många hyresvärdar. Idag är det vanligt att avtala bort rätten till nedsättning av hyra under "sedvanligt underhåll". Detta gäller dock endast underhåll för fastigheten. Det är också möjligt att avtala bort rätten till nedsättning av hyra för "särskilda arbeten", men då måste det anges i avtalet vad för typ av arbeten som gäller.

Nästan alla lokaler upplåts i befintligt skick och därmed är det viktigt att tänka på vid tecknande av nytt eller förlängning av ett avtal att observera i vilken miljö lokalen befinner sig i nuet. För att kunna avtala bort rätten till nedsättning av hyra måste det specificeras vilket arbete som avser att *inte* ha rätt till nedsättning.

### *Skadestånd från hyresvärden (regleras i 12 kap JB)*

Det är viktigt att skilja på *brist* och *skada*. Om en hyresgäst ska ha rätt att kunna kräva skadestånd måste hyresvärden ha handlat vårdslöst i ett ärende. Exempel på vårdslöst beteende från hyresvärden är att man inte har brytt sig om en skada eller *brist* i lokalen som en hyresgäst har åberopat.

### *Hävning av hyreskontraktet (regleras i 12 kap JB)*

Att häva ett kontrakt innan det löper ut är inte en enkel åtgärd att vidta som hyresgäst. För att kunna häva kontraktet måste en *brist* vara av *väsentlig* betydelse. Hyresgästen har alltså rätt till hävning om lokalen knappt går att nyttja och *bristen* kan inte avhjälpas.

### *Flytta verksamheten*

Såvida inte bristen i lokalen är av väsentlig betydelse kan en lokalhyresgäst välja att flytta sin verksamhet först när hyreskontraktet har löpt ut. En flytt innebär dock en hel del kostnader för verksamheten samt utifrån de intervjuer som har ägt rum kan man konstatera att läget för många verksamheter, både inom kontor och handel, är av stor betydelse. Vid val av lokal för en hyresgäst ser man främst till läget där närhet till kollektivtrafik, kunder eller återförsäljare är en viktig aspekt men även att lokalen är rationell till den typ av verksamhet som ska bedrivas i lokalen.

### *Skadestånd från Trafikverket (regleras i 32 kap 3 § i MB)*

Med stor sannolikhet kan det vid bygget av Västlänken uppkomma omständigheter för lokalhyresgäster som inte beror på hyresvärden. I detta fall, om hyresgästen har i första hand haft kontakt med sin hyresvärd och fått hyresnedsättning på grund av brister i lokalen men ändå inte kan bedriva sin verksamhet som tidigare, kan hyresgästen kontakta Trafikverket för att kräva skadestånd. Trafikverket har dock sina krav på att orsakssamband måste bevisas från verksamhetsutövaren för att kunna ersätta en skada och följande måste kunna påvisas:

1. Orsakar Trafikverket störningen? Är det deras fel att störningen har uppstått?
2. Är det störningen som orsakar skadan?
3. Kan skadan mätas i kronor?
4. Ej orts- och allmänvanlighet

Vid en förmögenhetsskada redogör 32 kap 3 § MB vilka förutsättningar som ska finnas med där punkt 6–8 är mest relevanta lokalhyresgästerna och deras verksamheter. Från tidigare fall (NJA 1996 s 634) har man kommit fram till att bland annat vägavspärningar går under “annan liknande störning” men detta har inte varit tillräckligt för att få rätt till skadestånd. Tydliga orsakssamband och orts- och allmänvanlighet har också vägt tungt i domskälen i de senaste rättsfallen som behandlar 32 kap 3 § MB.

## 6. Diskussion

I avsnitt 6.1 diskuteras hur processen gick till vid identifieringen av problemområden och vad som ligger till grund för vårt beslut om valda områden. I avsnitt 6.2 diskuteras vilka förutsättningar som råder för drabbade lokalhyresgäster samt diskuteras hur lokalhyresgästerna själva ser på projektet Västlänken. Slutligen diskuteras vilken rätt till ersättning som de drabbade lokalhyresgästerna har från det allmänna och från hyresvärdar i avsnitt 6.3.

### 6.1 Identifiering av problemområden

Identifieringen av problemområden för lokalhyresgästerna har varit en stor del av examensarbetet. En typ av förstudie om projektet Västlänken har varit viktig för kunna veta vilka förutsättningar som råder på platserna där tunneln ska byggas. Vid de områden där det kommer att etableras byggarbetsplatser kommer det med stor sannolikhet att uppstå buller, vägavstängningar och trafikomläggningar och dessa benämns som störningar i rapporten.

Förstudien grundar sig i intervjuer med två inblandade parter; Trafikverket och ansvariga entreprenörer som ska bygga Västlänken. Med intervjuerna har vi varit intresserade att ta del av information som berör markarbeten, byggarbetsplatsens utsträckning, tidsplanering, planerade trafikomläggningar, bullerutredningar, vad för åtgärder man har vidtagit samt vilka områden som skulle kunna vara utsatta. Mycket av den information som vi har fått från intervjuerna har varit vägledande till vilka områden som har valts ut för att undersöka vidare i frågan om hur lokalhyresgäster kan bli påverkade av arbete med Västlänken.

Att ha fått träffa respektive entreprenör som ansvarar för sin del av projektet för Västlänken har gett oss en större förståelse och tolerans för hela projektet. Dock är det viktigt att ha i åtanke att de olika entreprenörerna som har intervjuats har en ömsesidig relation till sitt projekt och att man därmed lätt kan försköna projektet. Projektet befinner sig även i tidigt skede och under planeringsfas. Inga större omfattande arbeten har satt igång ännu och därmed är det svårt att göra bedömningar på exempelvis hur mycket buller som kommer att påverka lokalhyresgäster i närheten eller om bullerskydd i form av de gröna planken kommer att skrämja iväg folk från en plats. Än så länge har entreprenören bara vissa krav att förhålla sig till och man planerar för så goda förutsättningar som möjligt för att lokalhyresgäster inte ska bli utsatta, men hur utfallet faktiskt blir vet man inte förrän man har satt spaden i marken.

Kontakten med Trafikverket har varit viktig i frågan om hur beställaren arbetar med åtgärder och hur man kommer att agera när lokalhyresgäster vill ha ersättning för de störningar som Västlänken har orsakat. Från intervjun med Trafikverkets markförhandlare fick vi med oss en typ av mall med viktiga kriterier som måste uppfyllas för möjlighet till ersättning. Dessa kriterier är väldigt viktiga att ha med i åtanke när man ska bedöma vilka förutsättningar som råder för en lokalhyresgäst. Trafikomläggningar och vägavstängningar som beror på Västlänken ansvarar beställaren också för. Trafikverket arbetar mycket med trafiklösningar så att vägar och tillgängligheten i stan ska kunna flyta på under byggtiden och även detta är viktig information för alla som ska ta sig fram i Göteborg som såväl lokalhyresgäster.

Liksom de ansvariga entreprenörerna har även beställaren en ömsesidig relation till sitt projekt, men utifrån intervjuerna som har ägt rum har vi uppfattat det som att Trafikverket, och framförallt markförhandlarna, arbetar mycket med att ta kontakt med berörda parter samt

utförs det noggrann planering kring bland annat trafiken. Dock råder det fortfarande mycket ovisshet i projektet, bland annat väntar man på att miljödomen ska vinna laga kraft och till deletapp Kvarnberget har ännu ingen entreprenör blivit tillsatt vilket gör det väldigt svårt att bedöma hur läget kommer att bli för de lokalhyresgäster som befinner sig där. Från Beställarens och entreprenörens sida finns givetvis en optimism kring projektet, men samtidigt är det svårt att planera för det oförutsedda. I teorin kan man planera för allt om man så skulle vilja, men i praktiken uppstår alltid avvikelser och frågan är hur mycket konsekvent man egentligen är sett till lokalhyresgästens perspektiv?

I en intervju med Henrik Ekelund på Svensk Handel kom det fram att organisationen arbetar med att skapa en uppmärksamhet kring vilka konsekvenser det kan bli för handeln under arbetet med Västlänken. Svensk Handel vill se att de inblandade aktörerna i projektet, främst beställare och Göteborgs stad, tar sitt ansvar och gör en konsekvensanalys över handelns situation. Med hänvisning till tidigare projekt som har ägt rum i Göteborg har man inte tagit hänsyn till handelns villkor och flera företag har fått lida på grund av olika omständigheter som byggnation har orsakat. Henrik säger att *“i projekt är handeln med i visionens slut, men det är ingen större omtanke för handeln under själva omvandlingen”*. Vi kan också på ett sätt relatera detta till projektet med Västlänken. Visionen om Västlänken är att denna tunnel ska öka järnvägskapaciteten, knyta an region väst och detta i sin tur ska stärka handeln i Göteborg. Denna vision tror även vi på, men hur mycket har man pratat om handelns villkor under omvandlingen? När man har varit i kontakt med de olika aktörerna i projektet har man pratat om vad för åtgärder som kommer att vidtas om någon verksamhet störs samt har Trafikverket tydligt redogjort för vilka kriterier som måste uppnås *när* skadan är skedd. Dock vill man inte prata om konsekvenser som *kan* ske och vi får en känsla av att man blundar lite för olika problem som kan uppstå med att uttrycka sig att det är svårt att agera idag eftersom man inte vet vad utfallet blir förrän byggnationen är igång.

## **6.2 Vilka lokalhyresgäster befinner sig i problemområdena och vad är deras förutsättningar?**

Under intervjuer med de utvalda lokalhyresgästerna har vi fått en bra uppfattning av vilka förutsättningar som råder och som är viktiga för de olika typerna av verksamheter. En likhet som kom fram på samtliga intervjuer var att läget var otroligt viktigt för verksamheterna. Från både MQ Retail AB och Setterwalls Advokatbyrå som bedriver kontorsverksamhet framstod det att ett kort avstånd till Göteborgs centralstation är viktigt då många av de anställda pendlar till arbetet. Närheten till lunchställen och i MQ:s fall, handeln, var också något som togs upp som nödvändigt. Det som skiljer dessa två verksamheter åt, trots att de sitter i samma fastighet och båda bedriver kontorsverksamhet, var behovet av en tyst arbetsmiljö samt flödet av människor. MQ jobbar i ett öppet kontorslandskap och har, förutom de anställda, ett lågt flöde av människor till och från kontoret. Setterwalls däremot har mycket klientmöten på kontoret vilket kräver en låg ljudnivå runt omkring lokalerna. Inga av dessa hyresgäster kände någon större oro för att anställda, leverantörer och klienter inte skulle hitta till kontoren, däremot var oron stor över de plank som kommer att sättas upp utanför fasaden. Diskussionen om planken är också något som togs upp under intervjun med Swedish Taste som har sin restaurangverksamhet på bottenvåningen i samma fastighet. Då framstod det att oron bland annat berodde på att planken skulle skymma utsikten och ljusinsläppet i matsalen. Dessutom kommer restaurangen vara tvungen att dra in sin uteservering under en del av sommaren, vilket har lett till beslutet om att stänga hela restaurangen under den tiden. Området runt Kvarnberget har vid flera av intervjuerna nämnts som oroligt då det idag ligger ett härbärge på Sankt Eriksgatan. Att sedan ett högt plank skall sättas upp precis intill fasaden kommer att

öka känslan av otrygghet för de anställda. En åtgärd för detta som nämnts av flera av de intervjuade skulle vara att sätta in både mer belysning i området men även ta in väktare under kvällstid.

Även vid området Rosenlund där station Haga skall byggas har läget benämnts som en viktig förutsättning för både Boplats och ICA Supermarket. För Boplats, som är ett litet kontor med få anställda, är inte kontoret vid Rosenlund det viktigaste. För dem är det bara viktigt att sitta på ett centralt ställe i Göteborg dit deras medlemmar lätt kan ta sig. För ICA däremot är området kring Rosenlund viktigt då butikens kunder till största del är de människorna som jobbar i området. För dem är det därför viktigt att de verksamheter som finns runt omkring inte försvinner i samband med Västlänken.

Under intervjuerna med de utvalda lokalhyresgästerna har synen på Västlänken ur verksamhetens perspektiv uppfattats som väldigt splittrad. Även informationen som kommit från fastighetsägarna och Trafikverket har upplevts olika bra. Några av de intervjuade har upplevt informationen som tillräcklig medan andra, framför allt vid Kvarnberget, har påstått att den varit knapp men vettig. De informationsträffar som har hållits har däremot varit uppskattade då hyresgästerna själva haft möjlighet att få ställa frågor och har fått direkta svar. Vi har dock fått känslan av att engagemanget hos de olika hyresgästerna har varit olika stort när det kommer till frågor om vilka problem som kan komma att uppstå.

Under intervjun med ICA-handlaren Johan Fristedt fick man reda på att Johan har aktivt skrivit upp sig på sändningslistor som skickar ut information. Han har också varit på många möten med Trafikverket där man bland annat har diskuterat plankens utformning. Johan tror inte att bygget med Västlänken kommer att innebära större problem för ICA-butiken, men i dagsläget driver han ändå skadeståndsanspråk med Trafikverket vad gäller frågor som berör tillgängligheten, synligheten, städning i området och säkerhetsåtgärder. Detta är faktorer han påpekar som viktiga för såväl ICA-butiken och andra verksamheter i området. Johan berättar vidare att han idag har en löpande dialog med Trafikverket om just dessa frågor där han påvisar att om dessa förberedande åtgärder inte blir gjorda kommer en skada att ske, vilket Trafikverket kommer att få ta kostnaderna för.

Detta är intressant information för oss då det visar på ett tydligt fall där Trafikverket redan jobbar med förberedande åtgärder för att minimera konsekvenserna. Detta i sin tur svarar direkt mot Svensk Handels förslag om en konsekvensanalys då Trafikverket visar på lyhördhet mot de som är engagerade i frågor som berör deras verksamhet och att man jobbar tillsammans för att hitta lösningar. När det sedan kommer till frågan om ersättning på grund av skada på själva verksamheten har författarna förstått att Trafikverket är väldigt hårda med sina kriterier.

Intervjun med ICA-handlaren Johan visar alltså på att om man som näringsidkare ligger på Trafikverket och engagerar sig i att få information och aktivt ta kontakt kan man skapa bättre förutsättningar för sin verksamhet. *“Ju mer jag vet desto mer kan jag påverka”*, säger Johan och detta kan vi hålla med om.

Något annat som varit av intresse under intervjuerna är att få reda på hyresgästernas inställning till en eventuell flytt under tiden som Västlänken byggs. Här har man lagt fram frågan i samband med diskussioner kring hyreskontrakt och avtalsperiodens längd. Under intervjun med Setterwalls kom det då fram att frågan har varit på tapeten under det senaste året i samband med att kontraktet var på väg att löpa ut. Anledningen till att man där har

funderat på att flytta har till största del berott på att det finns en stor oro för att ljud och buller skall störa verksamheten. Dock togs beslutet om att stanna ytterligare en avtalsperiod, främst på grund av att det i Göteborg idag inte finns några liknande lokaler som de sitter i idag. Dessutom är kostnaderna för att flytta en verksamhet höga vilket också kan vara en bidragande faktor till att man istället väljer att stanna. Vi tror att anledningen till att flytta inte är ett alternativ för de flesta verksamheterna beror just på att utbudet på liknande lokaler är i princip obefintligt.

### **6.3 Vilken rätt till ersättning har de drabbade lokalhyresgästerna från det allmänna och från hyresvärdar?**

Tidigare har det diskuterats att det råder olika förutsättningar beroende på vilken typ av verksamhet man bedriver och därmed finns det också lite olika vägar att tillgå om störningar skulle uppstå i samband med Västlänken.

#### **6.3.1. Restaurang och butik**

Om man bedriver restaurang eller butik och upplever en oro inför kommande arbeten med Västlänken, eller redan har tagit skada av störningar, ska man i första hand vända sig till sin hyresvärd för att kunna få en nedsättning av hyra på grund av att lokalen inte kan brukas i skicket som den är upplåten i (12 kap 9 och 15 §§ JB). Enligt lag är hyresvärden skyldig att avhjälpa sin hyresgäst (12 kap 11 § JB), annars kan det bli vårdslöst handlande som i sin tur kan leda till att man kan kräva skadestånd från sin hyresvärd. Det kan dock bli diskussioner mellan hyresgäster och hyresvärdar i fråga om vad som är en störning och om det råder brist i lokalen eller inte. Det är en fördel att ha skrivit så detaljerade kontrakt som möjligt från början för att minimera risk för konflikt, det som specificeras i kontraktet är det som talar om vad en hyresgäst kan kräva från hyresvärden.

Nedsättning av hyra behöver dock inte räcka för att täcka upp den skada som verksamheten är utsatt för. Skulle en verksamhet bli skadad på grund av att Trafikverket har orsakat störningar kan det handla om förmögenhetsskada och detta regleras i 32 kap 3 § MB. Som utsatt lokalhyresgäst kommer Trafikverket att betala skadestånd så länge man kan påvisa orsakssamband mellan störningen och den skada som har skett. Trafikverket kräver också att skadan ska kunna mätas i kronor och för en restaurang eller butik har man dagskassa och årsredovisningar att hänvisa till. Dock har man sett i tidigare fall (MÖD 2003:93), där Restaurang Råkan yrkade ersättning för att ha fått minskade intäkter på grund av byggarbeten, att starka bevis är nödvändigt. I fallet med Råkan hade man bland annat behövt redogöra för flera årsredovisningar för att påvisa att de minimerade intäkterna berodde på bygget. Men att jämföra flera årsredovisningar behöver inte heller vara tillräckliga bevis om man inte kan visa på *vad* de nedåtgående siffrorna egentligen beror på. Att tänka på här är att börja anteckna dagbok på vad som faktiskt sker utanför, notera kassaflödet och inströmningen av kunder. Man kan påbörja denna process när bygget drar igång men ett ännu större bevismaterial har man om det är noterat hur läget är idag, innan bygget, för att ha något mer att jämföra med än bara siffrorna från årsredovisningarna.

Det finns också andra fall, som exempelvis MÖD 2002:17, där det har varit tydliga orsakssamband samt har man kunnat visa på en stor förlust av intäkter under två månader som en väg var avstängd. Dock räckte inte detta heller i rätten för att få ersättning. Miljööverdomstolen bedömde att omfattningen av förlusten var liten i jämförelse med årsomsättningen samt att störningen var av sådan som ska tålas med hänvisning till orts- och allmänvanlighet.

Frågan är då vad som går under orts- och allmänvanlighet? Det sista kriteriet från Trafikverket säger också att störningen inte ska vara orts- eller allmänvanlig samt i en storstad bör man tåla mer. Västlänken är förvisso något som medför samhällsnytta men i detta fall pratar man om omfattande arbeten som kommer att pågå i närmare fem års tid runt om i stan, är det verkligen orts- och allmänvanlighet? De tidigare fall som inte har lyckats ta sig förbi denna punkt har blivit drabbade av störningar från ungefär två månader upp till något år. Västlänken är beräknad att vara klar till år 2026, vilket är om åtta år från idag. De större arbetena är beräknade att vara klara till 2023-2024 och de sista åren kommer man att arbeta med installationer under mark vilket troligtvis inte kommer att störa så mycket. Men från 2018/19-2024 är det alltså minst fem år som störningar kan komma att påverka verksamheterna runt omkring och detta kan då inte vara en störning av sådan som bör tålas. Om detta räcker för att man som lokalhyresgäster kan få rätt till skadestånd kommer att bedömas i det enskilda fallet. Det finns fler kriterier, som nämnt ovan, där alla väger tungt i bedömningen men just kriteriet om orts- och allmänvanlighet tror vi inte kommer att vara svårt att uppnå i fallet Västlänken.

### **6.3.2 Kontor**

För kontorsverksamheter råder liknande förutsättningar vad gäller kontraktet mellan hyresgästen och hyresvärden. Först och främst gäller hyreslagen och rätten till nedsättning av hyra (12 kap 9 och 15 §§ JB). Skulle hyresvärden i sin tur handla vårdslöst genom att till exempel ignorera hyresgästen kan man kräva skadestånd från sin hyresvärd (12 kap 11 § JB). Viktigt även här att skriva så detaljerade kontrakt som möjligt för att undvika konflikter parter emellan.

För att en verksamhet ska kunna få ersättning av Trafikverket måste det, som nämnt tidigare, finnas ett orsakssamband som verksamhetsutövaren kan visa upp. I ett fall med ett kontor som har upplevt skada på verksamheten kan det dessvärre bli svårare att mäta skadan i kronor. Kontor är inte särskilt beroende av något flöde av människor utan kommer snarare att bli mest påverkade av de ljud och buller som kommer att uppstå utanför fönstret. Problemet med att anställda ej får arbetsro och mår dåligt är något som är svårt att mäta och därmed väldigt svårt att få ersättning för.

Däremot kan en kontorsverksamhet titta på en del andra faktorer som kan göra att de anställda inte blir lika drabbade av de ljud och buller som kan uppstå. Först och främst kan man som hyresgäst försöka att vara med och påverka bygget som sker utanför. Detta sker i en dialog med entreprenören och skulle kunna bidra till att restriktioner sätts på vilka tider som är okej att bullra utanför fastigheten. För en hyresgäst som håller viktiga förhandlingar på kontoret skulle detta kunna hjälpa då man så fall kan välja att hålla förhandlingarna de tider då bygget ej får låta. Ett annat förslag som en kontorsverksamhet skulle kunna arbeta med om det blir mycket ljud utanför fönstret är att se över om det är möjligt att de anställda kan jobba hemifrån vissa tider.

När det kommer till kontorsverksamheter finns det få tidigare som har prövats. I samband med detta examensarbete har vi sett hur många lokalhyresgäster som skulle kunna bli drabbade. Att som ensamt ensam verksamhet försöka driva frågor mot Trafikverket kommer att bli svårt, därför är ett förslag att gå ihop med flera andra drabbade kontor och driva frågan tillsammans.

## 7. Slutsats

På sikt är Västlänken ett viktigt projekt för såväl Göteborg som Västsverige. Göteborgs stad växer och måste utöka sitt järnvägsnät, men hur mycket ska näringslivet behöva bekosta detta? När tunneln står klar till 2026 kommer näringslivet förmodligen att ha bättre förutsättningar men till dess är det i minst åtta år som man ska behöva överleva omvandlingen. Västlänken har planerats och projekterats länge och snart drar de omfattande markarbetena igång där man ska spränga och gräva, men innan dess är projektet bara en vision. Denna vision är noggrant planerad men den ger oss ändå inget svar på hur utfallet faktiskt kommer att bli och den kan heller inte förklara hur mycket drabbade lokalhyresgästerna kommer att bli. Det man kan göra i dagsläget är att försöka förutse och förebygga så gott det går med hänsyn till näringslivets villkor istället för att vänta in tiden. Precis som Svensk Handel förespråkar tycker vi att en konsekvensanalys är nödvändigt i fallet med Västlänken. För att minimera konsekvenser som kan dyka upp för näringslivet ska staden och beställaren vara lyhörda och ta sitt ansvar, och i flera fall (ex. ICA-handlaren) gör man också det. Dock verkar det som att detta inte är någon utvecklad strategi som de använder sig utav, Trafikverket verkar hjälpa de som hörs och syns mest. Vi tror att en utarbetad konsekvensanalys skulle underlätta det förebyggande arbetet men framförallt skulle fler lokalhyresgäster få bättre förutsättningar under omvandlingsprocessen som Västlänken orsakar.

När det kommer till lokalhyresgästens rätt till ersättning om en skada skulle uppstå på dess verksamhet så finns det som tidigare nämnt flera vägar att gå. Att kräva nedsättning av hyra från sin hyresvärd tror vi kommer vara möjligt i de flesta fall när det gäller fallet Västlänken. Att däremot kunna få skadestånd från sin hyresvärd blir svårare då det endast skulle gå om hyresvärden har handlat vårdslöst. Man ska alltid komma ihåg att hyresvärden har en skyldighet att avhjälpa sina hyresgäster om ett problem skulle uppstå. Värt att tänka på också är att skadan måste kunna mätas i kronor, vilket tyvärr kommer bli svårt för en drabbad kontorsverksamhet. Att driva skadeståndsanspråk mot Trafikverket kommer säkert att bli aktuellt i många fall. Dock har man i tidigare fall dömt väldigt hårt och kommer säkert att göra det även i detta fallet. Västlänken är inget vanligt infrastrukturprojekt och bör inte heller jämföras med ett annat.

I väntan på att miljödomen ska vinna laga kraft kommer det inte att utföras några större omfattande arbeten med Västlänken. Att vänta behöver dock inte innebära att man ska vara passiv. Som lokalhyresgäst kan man förbereda sig genom att ta kontakt och ligga på Beställare, staden och andra berörda parter. Att kontakta likartade verksamheter, som kan beröras av liknande problem, skapar möjlighet för att bilda opinion. *Ju mer Du vet, desto mer kan Du påverka.* Genom att agera i grupp kan Du lättare höras och därmed har Du en större möjlighet att kunna påverka utvecklingen.

## 8. Källförteckning

Boverket (2018). *Regler och riktvärden för buller*. Hämtad 2018-02-27 från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/upphandlingvastlanken/upphandlingar-pa-gang/>

Naturvårdsverket (2018). *Buller från byggplatser*. Hämtad 2018-02-27 från <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Buller/Buller-fran-byggplatser/>

NCC (2018). *Västlänken – Deletapp Centralen, Göteborg*. Hämtad 2018-02-20 från <https://www.ncc.se/vara-projekt/vastlanken-och-station-centralen/>

NRC Group (2018). *NRC Group konsortium med astaldi och gulemark har tilldelats järnvägsuppdrag 23 miljarder kronor*. Hämtad 2018-02-20 från <http://www.segermo.com/nrc-group-konsortium-med-astaldi-och-gulermak-har-tilldelats-jarnvagsuppdrag-23-miljarder-kronor/>

Peab (2018). *Peab kontrakteras för entreprenad Olskroken planskildhet*. Hämtad 2018-02-20 från <http://www.peab.se/om-peab/press-och-media/?releaseid=2066594>

Prevent (2018). *Decibel och andra begrepp*. Hämtad 2018-02-27 från <https://www.prevent.se/ljudguideforskolan/vad-ar-buller/decibel-och-andra-begrepp/>

Scribd (2018). *Liten lathund om Kvalitativ metod med tonvikt på intervju*. Hämtad 2018-02-28 från <https://www.scribd.com/document/348099643/Liten-Lathund-Om-Kvalitativ-Metod-Med-Tonvikt-P%C3%A5-Intervju-11-08-25>

Tenant & Partner. (2018). *Om oss*. Hämtad 2018-02-28 från <https://www.tenantandpartner.com/om-oss/>

Trafikverket (2018). *Deletapp Korsvägen*. Hämtad 2018-03-29 från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/aktuellt-i-ditt-omrade/deletapp-korsvagen/>

Trafikverket (2018). *Beslut om fastställande av järnvägsplan Västlänken*. Hämtad 2018-02-20 från [https://www.trafikverket.se/contentassets/2635423c8fdb41db92f1b2275791de58/beslut\\_faststalld\\_jarnvagsplan\\_vastlanken\\_160428.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/2635423c8fdb41db92f1b2275791de58/beslut_faststalld_jarnvagsplan_vastlanken_160428.pdf)

Trafikverket (2018). *Deletapp Centralen*. Hämtad 2018-04-02 från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/aktuellt-i-ditt-omrade/deletapp-centralen/>

Trafikverket (2018). *Deletapp Kvarnberget*. Hämtad 2018-04-02 från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/aktuellt-i-ditt-omrade/deletapp-kvarnberget/>

Trafikverket (2018). *Om Västlänken*. Hämtad 2018-02-13 från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Om-Vastlanken/>

Trafikverket (2018). *Planerade upphandlingar*. Hämtad 2018-02-28 från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/upphandlingvastlanken/upphandlingar-pa-gang/>

Trafikverket (2018). *Station Korsvägen*. Hämtad 2018-03-29 från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Om-Vastlanken/stationer-vastlanken/station-korsvagen/>

Trafikverket (2018). *Tilldelade upphandlingar*. Hämtad 2018-02-20 från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/upphandlingvastlanken/tilldelade-upphandlingar/>

Trafikverket (2018). *Trafik under byggtiden*. Hämtad 2018-03-26 från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/aktuellt-i-ditt-omrade/vastlanken-deletapp-haga/trafiklosning/>

Trafikverket (2018). *Upphandling Västlänken*. Hämtad 2018-02-13 från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/upphandlingvastlanken/>

Trafikverket (2018). *Västlänken information till dig som fastighetsägare*. Hämtad 2018-02-28 från [https://www.trafikverket.se/contentassets/c3551db232fc4788a8449f2e1d38cfcf/folder\\_vastlanken\\_januari\\_2016\\_webb.pdf#page=1&zoom=auto,354,-21](https://www.trafikverket.se/contentassets/c3551db232fc4788a8449f2e1d38cfcf/folder_vastlanken_januari_2016_webb.pdf#page=1&zoom=auto,354,-21)

Trafikverket (2018). *Västsvenska paketet*. Hämtad 2018-02-13 från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/Vastsvenska-paketet/>

Uppsala kommun (2018). *Trafikstörningar och vägarbeten*. Hämtad 2018-03-26 från <https://www.uppsala.se/boende-och-trafik/trafik-och-gator/trafikstorningar-och-vagarbeten/>

## **9. Bilagor**

### **Intervjuer**

- Bilaga 1 – Intervju Entreprenad Centralen
- Bilaga 2 – Intervju Entreprenad Haga
- Bilaga 3 – Intervju Entreprenad Korsvägen
- Bilaga 4 – Intervju Entreprenad Kvarnberget
- Bilaga 5 – Intervju Jennie Midler & Albin Nilsson, Trafikverket
- Bilaga 6 – Intervju Josefin Larking, Trafikverket
- Bilaga 7 – Intervju MQ Retail AB
- Bilaga 8 – Intervju Swedish Taste
- Bilaga 9 – Intervju Boplats
- Bilaga 10 – Intervju Setterwalls Advokatbyrå
- Bilaga 11 - Intervju ICA Rosenlund
- Bilaga 12 – Intervju Fastighetsägarna
- Bilaga 13 – Intervju Svensk Handel

### **Tidplaner**

- Bilaga 14 – Västlänken Tidplan – Korsvägen
- Bilaga 15 – Västlänken Tidplan – Haga
- Bilaga 16 – Västlänken Tidplan – Centralen
- Bilaga 17 – Västlänken Tidsplan – Kvarnberget

### **Övrigt**

- Bilaga 18 – Identifiering av lokalhyresgäster – Haga
- Bilaga 19 – Identifiering av lokalhyresgäster – Kvarnberget

Datum: 2018-02-28

Tid: Kl:10.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6

Inspelat

## **Bilaga 1 - Intervju Entreprenad Centralen**

Syfte: Syftet med denna intervju är att identifiera problemområden som kommer att uppstå under arbetet med Västlänken.

Medverkande:

Rikard Andersson, NCC - Projektchef

Emma Lindberg, NCC - KMA

Johan Nyström, NCC - Produktionschef

Intervjuad av: Amanda Eklund och Ebba Edlund.

### **Vem är ni? Berätta lite om er och era roller i detta projekt?**

Rikard – projektchef. Ytterst ansvarig för projektet med ett starkt team bakom sig. Har jobbat i fas 1 sedan försommaren 2016. Kom till projektet 1 januari 2017.

Emma - jobbar med kvalitet, miljö och arbetsmiljö (KMA). Har planerat för detta det senaste året. Har också varit med sedan fas 1.

Johan – har varit med längst av alla, sedan anbud 2015. Är med i produktionstänket, hur vi vill bygga den här anläggningen. Jobbar mycket med att få in flödet av material. Kommer att ansvara för produktionen.

### **Markarbeten för Västlänken – vad planeras att göras för den aktuella entreprenaden? Schaktning, sprängning osv.**

Entreprenaden innefattar mestadels arbete i öppen schakt men också en del etapper med bergtunnel. Vid vissa områden där stationen skall byggas kommer även metoden top down att användas. Detta för att man skall kunna göra ytor tillgängliga för kollektivtrafik etc.

Sträckan är totalt 1800 meter lång.

### **Tidplan för markarbetena för den aktuella entreprenaden - när är byggstart och när ska det vara klart?**

Första etappen blir arbetet vid Nils Eriksson terminalen. Man kommer även börja tidigt med en pumpstation som tar hand om regnvatten som kommer under byggskedet. Denna kommer att vara bassängliknande så den kommer att kunna användas som ett magasin även senare. När tunnelarbetet börjar vill man ha så gott om tid som möjligt på sig så att man kan skjuta så små steg som möjligt. Detta resulterar i att rörelserna i berget blir mindre.

I det stora hela sker jobbet i olika "öar", det är också därför det finns två olika personer som ansvar för produktionen. Arbetet sker på detta sätt för att kunna anpassa sig till Kvarnbergsetappen och rådande trafiksituation, Hisingsbron samt det egna intresset för att få igång pumpstationen.

Det är svårt att säga något exakt byggstartsdatum då man ännu inte fått någon verkställighet. Schaktningararbetena kommer att pågå från hösten 2018 till 2023.

Beräkningarna ligger på runt 10-15 bilar i timmen som med hjälp av olika rondeller kommer

Datum: 2018-02-28

Tid: Kl:10.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6

Inspelat

att leda ut massorna snabbt ut på de stora lederna. Alla transporter med massor kommer att åka igenom en hjultvätt så att de är rena innan de fortsätter ut på allmän väg. Det finns även krav på att vissa gator är tvungna att hålla öppna oavsett om man bygger eller inte, exempelvis upp till Skansen lejonet.

### **Finns det aktuella utredningar för den aktuella entreprenaden gällande buller och vibrationer under byggskedet?**

Vid området runt Hisingsbron så kommer en speciell typ av maskin att användas som kallas slitmursmaskin. För den har dem gjort en första bullerutredning för hur mycket den påverkar och det visade sig att den är mycket tystare än en vanlig spontlösning. Nu framöver ska det göras en mer ordentlig bullerutredning när man har maskinplaner och tidplaner klara.

Emma bedömer dock att bullret inte kommer att bli något problem då vi redan har järnvägen här igen men även E6:an som bullrar mycket. De tre eller fyra maskiner som kommer att användas kommer inte att påverka bullernivån mer än vad det redan är idag. Bullernivåerna i området är redan välkända från tidigare utredningar från kommunen.

Mycket fokus gällande buller ligger vid området kring Hisingsbron då man vet är där rör sig mycket människor. Därför väljer man också tystare maskiner just där.

### **Vilka förebyggande åtgärder har man redan vidtagit i dagsläget? (Mot ljud och buller, masstransporter samt trafikomläggningar)?**

Ett fyra meter högt plank kommer att sättas upp runt omkring entreprenaden, dock inte på alla ställen. Då entreprenaden sträcker sig en bit finns det även delar där det endast kommer att sättas upp byggstängsel, då det inte rör sig så mycket människor i området. Planket kommer att ta bort upp till 20 decibel och isolering kan det reducera 30-40 decibel.

De maskiner som entreprenören har krav på sig att använda är idag redan mycket tystare. Så bara genom att leva upp till de kraven kommer bullerfrågan bli lättare att åtgärda. Man kommer dessutom att sätta upp tillfälliga bullerskydd runt om maskinerna vid behov.

Det är identifierat ett antal olika fastigheter som är extra känsliga, exempelvis ett hotell, där kommer det att göras kontinuerliga mätningar som sitter uppsatta och där man hela tiden kan se vad man har för bullernivåer. Emma påpekar dock att störningarna som finns idag är redan mycket högre än de kraven de har på sig idag. Så om de inte upplever att de störs idag kommer de inte att störas av de som bygget kommer att tillföra.

Kommunikationen är jätteviktig med de som bor och befinner sig runt omkring bygget. Skyltningen kommer att vara tydlig vid trafikomläggningar, hemsidan kommer att uppdatera informationen om vad som skall hända och sms kommer att skickas ut då man ska göra något som bullrar och låter.

Datum: 2018-02-28

Tid: Kl:10.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6

Inspelat

**Har ni själva identifierat eventuella problemområden? Om inte, vart tror ni det kan uppstå värst störningar?**

NCC kommer främst att titta på fastigheter som ligger inom 150 meter från deras arbetsområde. De själva tror att de kommer att ha mest problem med luftburet buller då entreprenaden främst kommer att bestå utav schakt. De tror dock att den största påverkan på lokalhyresgäster kommer att bli i form utav att man får åka en annorlunda väg till jobbet.

Några fastigheter som är identifierade som extra känsliga är:

- First hotel vid Centralstationen
- Göteborgsoperan
- Skansen Lejonet
- Regionens hus (kultur och miljöklassad)
- Kruthusgatan (deras egen fastighet)

Datum: 2018-02-16

Tid: 09.00.

Plats: Hvitfeldtsgatan 15

## **Bilaga 2 - Intervju Entreprenad Haga**

Syfte: Syftet med denna intervju är att identifiera problemområden som kommer att uppstå under arbetet med Västlänken.

Medverkande:

Lars Elmengård, AGN - Project manager

Håkan Hansen, AGN - Construction manager

Intervjuad av: Amanda Eklund och Ebba Edlund.

### **Vilka är ni? Berätta lite om er och era roller i detta projekt?**

Entreprenad Haga (AGN) är ett konsortium bildat mellan Astaldi, Gülermak, NRC Group (Segermo).

Håkan Hansen och Lars Elmengård är kollegor sedan länge i branschen och båda har även jobbat utomlands under deras karriär. Båda har tidigare erfarenhet från Trafikverket men har även varit involverade i Entreprenad Centralen.

### **Är detaljplanen fastlagd nu? Berätta lite om ert projekt & vart ni befinner er nu?**

Detaljplanen är inte fastlagd ännu men vad som är sagt nu så skall man få information om detta runt den 21-22 februari. Entreprenad Haga sträcker sig från Stora hamnkanalen till Landala där den sedan övergår till Entreprenad Korsvägen.

Den 12 mars kommer man att börja etablera sig runt omkring Linnéplatsen. Här skall man sedan börja spränga (i berg) en servicetunnel som kommer att finnas där under hela byggtiden men även efter projektet är klart. Servicetunneln tillhör Entreprenaden Haga. I dagsläget finns redan en servicetunnel som ligger borta vid Götatunneln, vid Stora badhusgatan, och denna kommer att utökas samt att användas vid arbetet med Entreprenad Haga. Etableringen kring Linnéplatsen beräknas stå i 5,5 år. Många träd kommer att flyttas för att sedan ställas tillbaka av en tysk firma. Likaså vid Rosenlundsbron.

Vid området vid Residenset, vid Hamngatan och hamnkanalen, kommer man att bygga en 1,8 m tjock betongplatta i form av en betongbro i syfte att slippa stänga av området under fler år och därmed kunna ha kvar spårtrafik under arbetet. Detta blir en lösning på 15 veckor som kommer att påverka trafiken under denna tid där området alltså stängs av i 15 veckor. Lars och Håkan tycker att detta är en mycket fördelaktig lösning och menar på att "NCC skulle ha stängt av området i 3 år".

Man arbetar efter en godkänd järnvägsplan som visar på vilken mark som projektet kan ta i anspråk. Planen är godkänd av regeringen och projektet Västlänken har rätt alltså rätt att ta denna mark i anspråk.

Planen är att börja etableringen och arbetet kring Rosenlundsbron efter sommaren 2019 och där skall Skattehuset stå kvar med sitt tvåvånings- och parkeringshus under huset.

Datum: 2018-02-16

Tid: 09.00.

Plats: Hvitfeldtsgränd 15

### **Markarbeten för Västlänken – vad planeras att göras för den aktuella entreprenaden? Schaktning, sprängning osv.**

Det kommer att bli 2 stycken öppna schakt, dels ett borta vid residenset men också ett nere vid Rosenlundsbron/Skattehuset.

Man kommer att gå in dels via de öppna schakten men också via de två servicetunnlarna som kommer att finnas.

### **Har ni varit i kontakt med boende och lokalhyresgäster i de områden där ni kommer att arbeta och där etableringen kommer att äga rum?**

Trafikverket är dem som tar emot klagomål utifrån och enligt Trafikverket så skall det informeras till hyresgäster och fastighetsägare 2-3 månader innan man skall göra en start av något nytt med bygget. Detta gäller hyresgäster, näringsidkare och fastighetsägare. Enligt Lars försöker verkligen Trafikverket att informera så gott det går. De är bra på att ta kontakt med fastighetsägare.

Trafikverket står för ersättningar om inte det är entreprenören som har orsakat skadan. Det kan till exempel vara om det är fel på konstruktionen och detta skulle orsaka en skada. Det kan också exempelvis vara om Entreprenören skulle orsaka ett avtalsbrott, exempelvis bullra och arbeta efter avtalad arbetstid.

Trafikverket har också gjort en förinspektion för ungefär 2 år sedan på lägenheter och lokaler. De kommer även att göra en nollinspektion precis innan arbetena börjar för att se vad som har hänt på dessa två år (som bygget ej har påverkat). Detta gör man för att se vilka naturliga sprickor som uppkommer och för att kunna jämföra detta med den mängd sprickor som byggnationen skapar.

Man kommer även att göra mellanbesiktningar vid behov om någon åberopar skador. Skulle skador ha uppstått kommer de att regleras efter det regelverk som finns.

### **Tidplan för markarbetena för den aktuella entreprenaden - när är byggstart och när ska det vara klart?**

Tanken är att tågen skall rulla 2026 och man kommer att ha ett halvår på sig att etablera tågen från att bygget och installationerna är klara. Även installationerna kommer att ta några år. Det stora och omfattande arbetena ska vara klara runt 2023-2024, därefter är det mest installationer och dylikt som ska pågå.

Vid vissa områden arbetar man "top down", alltså att det läggs ett tak över det område som tunneln byggs så att trafik och liknande kan gå som vanligt ovanför. Detsamma gäller vid kanalen så att båttrafik och djurlivet kan fungera som vanligt även om man bygger en tunnel under.

### **Planerade trafikomläggningar under arbetet med Västlänken - hur kommer avstängningar och de provisoriska vägarna se ut för den aktuella entreprenaden?**

En trafikstopning kommer att uppstå vid residenset på ca 15 veckor där trafiken kommer att stängas av helt.

Datum: 2018-02-16

Tid: 09.00.

Plats: Hvitfeldtskatan 15

Vid Rosenlundsbron kommer man att arbeta på respektive "sida" vilket kommer göra att trafiken inte kommer att stoppas upp helt och enligt Lars kommer det inte att ske några stora trafikomläggningar.

Det finns bestämda vägar där lastbilarna skall gå. Det är mycket trafikerat vid Dag Hammarsköldsleden, där ska bergsmassorna passera för att sedan slängas vid Hisingen.

### **Finns det aktuella utredningar för den aktuella entreprenaden gällande buller och vibrationer under byggskedet?**

Entreprenad Haga gör egna bullerutredningar fram till byggskedet. Miljödomen har sagt att det är upp till Länsstyrelsen om de kan få dispens under byggskedet. Det skulle kunna vara en dispens för att "här får ni bullra mer under den här perioden".

Håkan och Lars hänvisar till avsnitt AFG.34 Bullerskydd för att läsa mer om detta.

### **Vilka förebyggande åtgärder har man redan vidtagit i dagsläget? (Mot ljud och buller, masstransporter samt trafikomläggningar)? Har man exempelvis räknat på antal transporter/timme?**

Runt omkring etableringarna kommer man att sätta upp 4 meter höga, gröna bullerdämpande plank med fönster i. De gör allt för att hålla bullerkraven och bland annat kommer man att vidta åtgärder som:

- Bullerplank
- Skärmar runt maskiner
- Ställningar

Sedan försöker man även ta efter erfarenheter från tidigare projekt, bland annat har man tittat på Köpenhamn och när spårvagnstunneln byggdes där. Man kommer att jobba med att skapa ett nytt värde under byggtiden, även om det bara är tillfälligt. Man vill hitta nya vägar och möjligheter för tredje man, ett exempel på detta är vid Residenset vid Hamnkanalen.

### **Har ni själva identifierat eventuella problemområden? Om inte, vart tror ni det kan uppstå värst störningar? Vilka störningar tänker ni på då? Vad grundar ni ert antagande på?**

De tror att logistiken kommer att bli störst problem under byggtiden. Det är också trafiken som kommer att påverka tredje man mest, speciellt vid de öppna schakten, och därför nämner de Entreprenad Kvarnberget där det skall vara öppet schakt hela vägen som kan tänkas påverka tredje man.

De tror också att ljuden är något som man kommer bli van vid samt är det redan höga bullernivåer där idag. Under kort tid kan det bli större störningar såsom vibrationer kommer att uppstå vid nedsättning av spont och när stålror skall slås ner.

De tror också att vägen vid Linné ut mot Hisingen kommer att bli högt belastad då de stora masstransporterna kommer att gå här.

Datum: 2018-03-27  
Tid: 11.00.  
Plats: Södra Vägen 61  
Inspelat

## **Bilaga 3 - Intervju Entreprenad Korsvägen**

Syfte: Syftet med denna intervju är att identifiera problemområden för lokalhyresgäster som kommer att uppstå under arbetet med Västlänken.

Medverkande: Sofia Söderström, NCC - Planerare

Intervjuad av: Amanda Eklund och Ebba Edlund.

### **Vem är du? Berätta lite om dig och din roll i detta projekt?**

Sofia har rollen som planeringsansvarig i entreprenad Korsvägen vilket betyder att hon sitter mycket med olika tidplaner. Hon har arbetat med detta i snart ett år och har varit med och tagit fram kontraktstidsplanen, vilket är den grövsta tidsplanen i projektet med ca 800 aktiviteter. Kontraktstidsplanen blev klar i mitten av mars vilket betyder att de nu har börjat arbeta med en kopia av denna, vilken kallas produktionstidsplanen. Produktionstidsplanen utvecklas i etapper med en rullande veckoplanering på ca 6 veckor.

### **Markarbeten för Västlänken – vad planeras att göras för den aktuella entreprenaden? Schaktning, sprängning osv.**

Korsvägen är ett väldigt stort projekt vilket betyder många olika arbeten under olika tidsperioder. Sträckan är totalt 3,2 km och projektet är uppdelat i fem huvudområden. Arbetet inkluderar både arbete i berg och lera betyder att de kommer att få arbeta både med att spränga sig fram men också i öppna schakt.

Sofia tror att det kommer att bli mest påverkan vid arbetstunnlarna där de gör själva påslaget, alltså slå sig in. När de har kommit in en bit i tunneln så hörs det inte på samma sätt när dem spränger. Det finns två stycken vid område 2. En arbetstunnel ligger vid Carlanderska och en ligger bakom Världskulturmuseet. Arbetstunneln som börjar bakom Världskulturmuseet kommer att gå igenom Liseberget som är ett ganska högt berg, detta gör att de kommer gå ganska djupt under.

Vid de öppna schakten så börjar de med en del markförberedande arbeten och tar bort asfalt, utrustningar osv. Sedan installeras stödkonstruktioner, såsom spont och betongpålar vilket kommer att låta. Det största öppna schaktet kommer att bli mitt på korsvägen, men detta har man delat in i två etapper, östra och västra sidan. Detta för att det inte ska behöva stoppa upp trafiken helt medan bygget är igång. Vid etapp 1 kommer vägen att behöva smalnas av från tre till en fil.

Det öppna schaktet, som kommer att bli inne på Liseberg, kommer att bli en isolerad del och huvudstråket kommer att vara öppet som vanligt. Restaurangen kommer att rivs men också byggas upp temporärt på ungefär samma ställe.

### **Hur långt sträcker sig byggarbetsplatsen för den aktuella entreprenaden? Hur ser etableringen ut?**

Det kommer att finnas etableringar lite utspritt över entreprenaden. En etablering kommer att bli vid Station Korsvägen som börjar med en mindre bodetablering under etapp 1 (östra

Datum: 2018-03-27

Tid: 11.00.

Plats: Södra Vägen 61

Inspelat

sidan) och sedan en större vid etapp 2 (västra sidan). Det kommer att vara lite mindre etableringar vid arbetstunnlarna i område 2, en kommer att bli vid Liseberg samt kommer P-huset vid Sofierogatan att rivas och även där kommer det att bli en etablering. Det kommer också att bli en etableringsyta för arbetstunnel i Skår som går till bergtunneln i Örgryte.

Det sista arbetet kommer också att bli ett öppet schakt vilket blir längst med E6 och utanför Kallebäcksmotet. Under hela 2019 kommer de också att bygga en så kallad "järnvägsbank", med förberedelser inför flytt av redan befintligt spår. Även detta område kommer att kräva en etableringsyta. Järnvägsbanken kommer dock en annan entreprenad att ta över. Detta område kan bli rätt kritiskt tänkt till arbetsmiljö då arbetet sker nära både tågtrafik och E6.

### **Tidplan för markarbetena för den aktuella entreprenaden - när är byggstart och när ska det vara klart? Har ni delat i det etapper och tidsperioder?**

Vi fick ta del av kontraktstidsplanen och skrev ned de aktiviteter och områden som är väsentliga för vårt examensarbete. Se bilaga X "Tidplan Entreprenad Korsvägen".

### **Vilka förebyggande åtgärder har man redan vidtagit i dagsläget? Har ni exempelvis räknat på antal transporter/timme?**

Runt varje arbetsområde kommer det att sättas upp ett fyra meter högt plank. Planket kommer att bli ett bullerskydd. Entreprenören har även fått krav på sig från Trafikverket på hur mycket man får bullra etc. En annan åtgärd som görs för att minska trafikbelastningen på Korsvägen är att använda arbetstunnlarna sedan när de är klara för att få bort de massor som sprängs och grävs bort. För den första perioden finns beräkningar om ca 1-2 lastbilar per timme, men det kommer att öka desto längre projektet kommer.

### **Har ni själva identifierat eventuella problemområden? Om inte, vart tror ni det kan uppstå värst störningar? Vilka störningar tänker ni på då?**

Redan under anbudstiden så identifierade Trafikverket två områden som kommer att vara kritiska. Ett av dessa var precis under Örgrytemotet och det andra var vid schakten vid Korsvägen. Vid Korsvägen finns det stor grundvatten problematik.

Örgrytemotet är ett kritiskt område dels då det är tidskritiskt. Idag är det totalt fyra körfält men det kommer att bli tre under två olika tillfällen. Under 2020, när stödkonstruktionerna ska upp, blir ett körfält avstängt under ett halvår samt under 2023, när man ska återställa det som har rivits, kommer ett körfält att vara avstängt för ett halvår. Sedan kommer det också att bli påslag i berget precis under E6 vilket kan låta mycket.

Datum: 2018-03-27

Tid: 09.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6

Inspelat

## **Bilaga 4 - Intervju Entreprenad Kvarnberget**

Syfte: Syftet med denna intervju är att identifiera problemområden för lokalhyresgäster som kommer att uppstå under arbetet med Västlänken.

Medverkande: Albin Nilsson, Trafikverket - Markförhandlare

Intervjuad av: Amanda Eklund och Ebba Edlund.

### **Vad är din roll som markförhandlare i entreprenad Kvarnberget?**

Markförhandlare för entreprenad Kvarnberget. Jobbar med markåtkomst, skadeförebyggande åtgärder, kontakt med verksamheter och boende. Länk mellan projektet och verkligheten utanför. Jobbar även med skadeåtgärder om det skulle uppstå skador.

Upphandlingen för entreprenaden är fortfarande oklar. Anbud ska vara inne i maj.

### **Markarbeten för Västlänken – vad planeras att göras för den aktuella entreprenaden? Schaktning, sprängning osv.**

Sträckan Kvarnberget består utav både berg och lera och arbetet kommer att ske i öppna schakt hela vägen. I leran så schaktar man ut, vilket betyder att man först måste sätta stödmurar och påla. På det område där det är berg blir det ett öppet bergschakt där man använder sig utav sågning vilket innebär att man borrar och sedan sågar av bitar av berget. Detta är den mest skonsamma metoden för att störa boende och verksamheter så lite som möjligt.

Två stycken serviceschakt kommer att byggas i samband med bygget av tunneln. Dessa kommer att bli en del av anläggningen.

### **Hur långt sträcker sig byggarbetsplatsen för den aktuella entreprenaden? Hur ser etableringen ut?**

Stor etableringsyta vid kanaltorget. Byggarbetsplatsen sträcker sig från Packhusplatsen till Lilla Bommen förbi Kvarnberget.

### **Finns det en grov tidplan för markarbeten och andra aktiviteter för Kvarnberget som vi kan ta del utav?**

Har ingen tidsuppfattning i dagsläget mer än att man planerar att börja arbetet i höst efter förstärkningsarbetet är gjort. I sommar skall en entreprenör vara tillsatt. Entreprenaden beräknas vara klar 2021. Efter detta kommer entreprenad BEST ta över för att lägga spår, ledningar osv.

### **Planerade trafikomläggningar under arbetet med Västlänken - hur kommer avstängningar och de provisoriska vägarna se ut för den aktuella entreprenaden?**

Den stora leden som går mellan Packhusplatsen och Lilla bommen kommer att flyttas närmare älven och kommer att vara öppen och tillgänglig som vanligt. Några andra större trafikomläggningar kommer inte att göras.

Datum: 2018-03-27

Tid: 09.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6

Inspelat

Det kommer inte att göras några större rivningar inom entreprenaden mer än att Ture Rinmans gångbro kommer att tas bort samt en del av Kajskjul 8.

**Utredningar gällande buller och vibrationer under byggskedet och vilka kommer ha ont utav detta buller mest i området?**

Det är upp till entreprenören att göra egna bullerutredningar för att se så att deras arbetssätt håller. De har krav på sig från miljödomen att förhålla sig till.

**Vilka förebyggande åtgärder har man redan vidtagit i dagsläget? (Mot ljud och buller, masstransporter samt trafikomläggningar)? Har man räknat på ex. antal transporter/timme?**

Plank kommer att sättas upp runt om etableringen, dessa planeras att göra attraktiva med konst av olika slag. Planken kommer även att användas som vägvisning till restauranger, gator osv.

Transporterna med massor kommer att gå igenom en hjultvätt innan de går vidare ut på lederna. Detta för att inte smutsa ner staden.

Området runt Kvarnberget är idag redan ganska otryggt.

Nya parkeringsmöjligheter kommer byggas och ersätta de som försvinner på grund av bygget.

Datum: 2018-02-23

Tid: 13.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6

Inspelat

## **Bilaga 5 - Intervju Trafikverket**

Syfte: Syftet med denna intervju är att identifiera problemområden som kommer att uppstå under arbetet med Västlänken.

Medverkade:

Jennie Midler - Ansvarig för Fastighet & Avtal på Trafikverket

Albin Nilsson - Markförhandlare på Trafikverket

Intervjuad av: Ebba Edlund och Amanda Eklund.

### **Vilka är ni? Berätta lite om er och era roller i detta projekt?**

**Jennie Midler:** Totalt 8 stycken markförhandlare som stöttar de 5 olika delprojekten med mark och fastighetsfrågor. De ansvarar för att ta fram avtal och får tillträde till marken i tid. För att börja bygga måste man ha tillträde till marken genom en lantmäteriförrättning. Järnvägsplanen ger tillfälligt nyttjande av marken som behövs användas under tiden man bygger, ex. vid Linnéplatsen.

**Albin Nilsson:** Ansvarig över Kvarnberget, jobbar från delprojekten ut mot fastighetsägarna, har dialoger med dem omkring oss för att minimera skador, det är det vi vill göra. Ha en bra dialog, ta in frågor från allmänhet hur vi kan minska skador, om vi kan det. Om det uppstår skador under byggtiden kommer han vara med och reglera dem.

### **Är alla detaljplaner fastlagda nu? Gick den igenom nu i februari? Eller har det kommit någon ny överklagan som kan påverka projektet?**

Fick besked idag om att de tog beslut att MÖD i Svea Hovrätt inte kommer att ge prövningstillstånd, alltså detaljplanen kommer inte att överklagas utan den kommer vinna laga kraft (vet ej om det blir dagens datum eller längre fram).

Järnvägsplanen för Västlänken antogs samtidigt som detaljplanen, lagen säger att man ej får bygga i strid mot detaljplan. Man får ej börja bygga förrän vi har en detaljplan.

Järnvägsplanen har kortare instans (upp till regeringen) än detaljplanen (både Länsstyrelsen, mark- och miljödomstolen samt mark- och miljööverdomstolen) därav tidsskillnaderna, båda överklagades. Trots att detaljplanen har överklagats har man kört på ändå, men nu har den vunnit laga kraft. Det hade inte fungerat att först ta fram en detaljplan och sedan järnvägsplan, då hade man fått sitta och rulla tummarna i väntan på att detaljplanen skulle vinna laga kraft. Stadsbyggnadskontoret har hjälp till vid framtagandet av både järnvägsplanen och detaljplanen. Antog dom våren 2016.

Har ej varit oroliga att dom skulle tas upp till prövning då de har märkt vid dom två första instanserna att man har avslagit överklagandet. Ska man pröva det måste det vara något exceptionellt som man ej har provat tidigare. Om dom hade gjort det hade de tagit ett till två år, då får man ändra tidplan. Ett sådant här projekt får man inte vara rädd, det kommer ske tidplan ändringar så vi kör på, än så länge har vi hyfsat hållit vår tidplan, trots att saker och ting blir lite försenade så kommer de ändå ikapp. Vad man gör är att man tar hänsyn till problemen när dom uppstår och man har alltid jobbat med en risk att det kan dra ut på tiden. Men de har som sagt känt sig ganska säkra just i denna fråga.

Datum: 2018-02-23

Tid: 13.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6

Inspelat

### **Markarbeten för Västlänken – vilken typ av markarbeten kommer att dominera och som kommer att ha mest påverkan för verksamheterna samt de boende runt omkring?**

Inte Jenny och Albins expertområden men de säger vad de tänker:

- Man kommer driva tunnel, då spränger man.
- Skiljer på att jobba i öppna schakt eller under mark. Jobbar man under mark så är det främst stomljud när man spränger och borrar som blir det störande momentet och påverkar runt om.
- Mycket beror på hur bra bergtäckning det är och om det är lera emellan.
- Vid de öppna schakten har man arbetsområden med etableringar, maskiner. Där kommer det att bli luftburet buller från stomljud som uppstår från öppna schakt. man kommer ha öppna schakt där man sågar i bergen men vajersågar och man spränger mindre partier för att göra det mindre skonsamt så man inte kör på hej vilt.
- Vid tunnel i mark kommer man spränga och vid lera i mark blir det öppna schakt.

### **- Vid öppna schakt, kommer det bli mer störningar?**

Folk kommer märka av det mer, det som folk ser blir dom påverkade av. Där man har arbete ovan jord där tar det också längre tid, driver man en tunnel under mark så passerar man, då går man under en fastighet och så är det störande i några månader. Medan där det är öppna schakt kommer arbetet ske under en längre tid, då både ser och hör störningarna under en längre tid. Det kommer även bero på om arbetet sker på dagtid eller nattetid. En vanlig familj som arbetar är borta från hemmet mellan 07 och 17, om arbetet bedrivs då så störs man inte så mycket. Men de som jobbar natt och ska sova på dagen. Eller de som lunchar på stan eller bara är i stan kommer märka av de öppna schakten.

### **Har ni varit i kontakt med boende och lokalhyresgäster i de områden där ni kommer att arbeta och där etableringen kommer att äga rum?**

Trafikverket har med fastighetsägarna runt om haft en dialog ganska länge där man ser att man påverkar och det kan tänkas finnas hyresgäster som blir oroliga. Där har man försökt informera så gott det går. Det finns också en kommunikationsavdelning som jobbar med respektive sträcka och skickar ut allmänt om projektet men också "projektaktuellt" i ditt område och då blir det mycket mer bredare.

De olika parterna har blivit kontaktade vid olika tillfällen. Från börja början har man blivit skyldiga att ha samråd när järnvägsplanen togs fram, då är det fokus på fastighetsägare och samhällsföreningar och dom blir inbjudna. Sen är en fastighetsägare alltid skyldig att informera sina hyresgäster och det är dem informerade om.

Utöver de obligatoriska fastighetsägarsamråden stod Trafikverket i Nordstan en hel vecka och informerade allmänheten i Göteborg att man är ute i samråd och att även allmänheten kan engagera sig i detta. Sedan har det börjat skickas ut nyhetsbrev till de som har adresser i området, inte han som äger fastigheten utan postnummer-utskick. Dagliga klagomål kommer via vår kundtjänst och kommunikatörerna men fastighetsrelaterade frågor hamnar på Jenny och Albin. Man kommunicerar väldigt mycket på olika forum, det hålls vissa infoträffar inom verksamhetsområden för att berätta hur arbetet kommer att se ut. I andra fall så samlar man de boende och har informationskvällar och även Avenyförningarna och andra innerstads föreningarna har man varit i kontakt med.

Man brukar säga det att markförhandlarna är länken mellan projektet och fastighetsägare samt hyresgäster. De tittar mycket på omgivningen i projektet, så man inte påverkar stora byggnader och river sånt av värde. De fungerar lite som psykologer nu när folk börjar tänka

Datum: 2018-02-23

Tid: 13.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6

Inspelat

att "de ska riva vårt hus", då kommer de och säger precis hur det är och ger riktig fakta och inte bara sånt som står i GP etc. Oftast lugnar dem.

Teknikavdelningen gör riskanalyser på marken om hur mycket sprängningen kommer att påverka de som är ovan jord. Man tittar på vilka verksamheter som ligger ovanför, exempelvis om det ligger en ögonklinik ovanför kan man behöva fundera ut ett annat alternativ medans man spränger där nere. Världskulturmuseet i Göteborg har man diskuterat med då de har värdefulla föremål i sina förråd och hur de ska göra med dem. Man tittar givetvis också på byggnadernas konstruktion och hur mycket de tål, och anpassar sprängningen efter det.

Vid Kvarnberget exempelvis kommer man inte spränga utan såga ut mindre bitar som man sedan spränger då det ligger för nära fastigheterna så. Då finns det ingen direkt koppling till resten av berget när man spränger vilket inte ger lika stora vibrationer och ljud som påverkar fastigheterna.

### **Hur tätt jobbar ni med Göteborgs Stad? Vilka punkter i detta projekt ansvarar dem för? Är det något vi kan fråga ur dem på?**

Trafikverket och Göteborgs stad har en samverkansorganisation och Göteborg stad har anordnat en grupp som heter "Västlänken i staden". Organisationen ser ut som en triangel och längst ner finns massa arbetsgrupper som samarbetar. Varje entreprenad har en eller flera personer på Göteborg stad att diskutera frågor med.

Från början hade man kontakt med Stadsbyggnadskontoret när detaljplanen skulle tas fram, nu har det mer gått över till Trafikkontoret för genomförande, vilka vägar kommer man att påverka. I triangeln finns även personer som jobbar med avtal så att man har avtal mellan varandra. Bygglov kommer behöva sökas massor så dom har man också avtal med så man får lite förtur. Det finns en annan arbetsgrupp som har hand om parkeringar då projektet kommer påverka många parkeringar under byggtiden. Kultur och miljö är en annan - hur kommer alla träd i staden att bli påverkade? På toppen av triangeln sitter olika direktörer från respektive part.

### **Planerade trafikomläggningar under arbetet med Västlänken - hur kommer avstängningar och de provisoriska vägarna se ut för projektet eller är det resp. entreprenad som ansvarar för detta?**

Detta är inte heller Jenny eller Albins expertområde det här med vägar, det finns en egen arbetsgrupp i den här triangeln som heter trafik under byggskedet. Finns även en samverkan som heter "Kom Fram", vilket är både Trafikverket och staden, här diskuterar man alla de trafikomläggningar som skall göras i staden, inte bara Västlänken. Man pratar ofta om Västlänken men man får inte glömma alla andra projekt som planeras i Göteborg just nu. Kom fram samordnar alla projekten i Västsvenska paketet.

### **Finns det aktuella utredningar för alla entreprenader gällande buller och vibrationer under byggskedet?**

De har räknat på det, man har gjort uppskattningar utifrån en preliminär arbetsplan. Med vilka metoder som man kanske använder sig utav. Det beställaren kan göra är att ställa krav, men dessa måste såklart vara rimliga. Kraven styrt utifrån den miljödömdom som kom för tre veckor sedan. Miljödömdomen säger hur mycket man får bygga avseende buller och vattenverksamhet. Med vattenverksamhet menar man hur mycket man får påverka grundvattnet.

Datum: 2018-02-23

Tid: 13.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6

Inspelat

Man måste ha en miljödom innan vi får börja schakta. De har ansökt om den, haft huvudförhandling om den och domen kom nu för några veckor sedan (29 jan). Den är givetvis överklagad av motparten. De hade hoppats på att få verkställighet, vilket betyder att man får börja jobba trots att man inte har någon kraftvunnen dom. De som okynnes överklagar kan göra att det drar ut på tiden upp till två år. I detta fall fick dem inte detta, så nu har de själva överklagat denna domen i just den delen. Nu när man har en detaljplan så vill man också ha verkställighet.

“Miljödomen sätter spelregler” om hur mycket vi får bullra tex. säger Albin. Dessa regler förklarar dem sedan för entreprenören. “Ni får göra vad ni vill men överstig inte 45 decibel, exempelvis”. 45 db är Naturvårdsverkets riktlinjer. Det är beställarens uppgift att se till att dom håller dessa värden, och skulle dom göra något annat så måste man söka dispens. Miljödomen påverkar de arbeten som berör grundvattnet eller ytvatten, så vid vissa fall har man redan kunnat påbörja arbetena. Men i det stora hela behöver man miljödomen för att kunna utföra de arbeten som ska göras. Miljöbalken 9 och 11 kapitlet berör detta.

De har ansökt om tillstånd att få verka i vatten och påverka grundvatten och de vill göra det för att sätta sina egna regler och krav för att kunna på ett okej på det. När man gräver så är det klart att man kommer påverka men dem beskriver också hur de kommer att skydda det. Man gräver inte bara och låter grundvattnet springa iväg hur som helst och dränera. Det som fastighetsägarna är oroliga för är att det ska sjunka så mycket. Trafikverket är experter på detta, de schaktar hela tiden så de kan det här, man behöver inte vara orolig.

Givetvis har de kontroller i form av hundratals grundvattenrör i hela stan där man mäter redan nu för att se om det sjunker där redan idag. Projektet har satt dit egna rör men det finns också befintliga sedan tidigare. Även entreprenören ska ha egna rör för att kunna mäta väldigt nära där dom jobbar så att dom kan åtgärda ifall det är någon läcka etc.

### **Vilka förebyggande åtgärder har man redan vidtagit i dagsläget? (Mot ljud och buller, masstransporter samt trafikomläggningar)? Har man räknat på det? Ex. antal transporter/timme?**

Det kommer att sättas upp ett plank som bullerskydd och detta har man sökt bygglov för. Planket är till för att skydda arbetsplatsen från omgivningen så att man inte kan kasta in grejer för det ska vara arbetssäkert. Men också för att skydda omgivningen från arbetsplatsen. Det fyra meter höga planket skyddar mot buller, damning, partiklar. Planket kommer från Köpenhamn och används när man byggde metron där vilket fungerade bra, därför körde man på samma. Planket kommer främst att sättas inne i stan, på andra ställen kommer det att vara vanliga stängsel.

Planken kommer att behandlas väl, exempel om det blir klotter på dom så kommer det att tas bort. Det kommer också att användas till vägvisningar. De hoppas också på att få tillstånd till att sätta upp reklam på vissa ställen, för att få intäkter till att få in konst på andra delar på planket för att det ska bli attraktivt vid planken. Kommunikationsavdelningen jobbar jättemycket med detta, det kommer självklart finnas information på planket också om vad som händer på byggarbetsplatsen just nu.

Det är upp till entreprenören att välja metod osv. Beställaren har angett spelreglerna från miljödomen som skall hållas. Då kommer entreprenören räkna på buller och skulle han då överstiga detta får han titta på val av metod. Finns det något sätt man kan arbeta tystare? Eller kanske göra något annat istället? Skulle det vara så att tex den maskinen som bullrar

Datum: 2018-02-23

Tid: 13.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6

Inspelat

tystare kostar en massa extra så får man istället då försöka hitta bullerdämpande skydd som man tex kan sätta runt maskinen eller extra dämpning på planken runt omkring.

Man tittar också på fasadåtgärder, som till exempel att sätta dit en extra fönsterruta. Det är nämligen så att bullervärdena vid fasaden redan är höga idag pga. spårvagnar och andra fordon i staden. Därför måste man börja mäta värdena innanför fasaden istället.

Man jobbar utifrån en så kallad åtgärdstrappa där sista steget är evakuering för boende. Riktlinjerna man har från miljödomen är menade för boende och kontor, skola och sjukvård. De har inga riktlinjer för övrig verksamhet som exempel restauranger där det redan är högljutt idag. Miljödomen ställer inga krav på att man måste ordna med andra lokaler än just boende.

#### **- Vad händer med en verksamhet som störs då?**

Om det sker en skada måste den vara mer än orts och allmänvanlig och det är en ersättningsgiltig skada då kan de förebygga det genom att tillsammans hittar en ny lokal och att beställaren står för flyttkostnader och hyra i den nya lokalen. Men det är ingenting man gör huruvida man vet att det uppstår en skada eller inte. Skadan måste ske, annars är det inte ersättningsgiltigt.

#### **- Hur lätt kan en kontorsverksamhet påvisa sin skada?**

Ekonomin. Dock en svårare parameter att mäta. Då måste man gå tillbaka till lagen och stötta sig i den. Skadan sker när det är förmögenhetsförlust. Det är det man ersätter och då måste man kunna visa att man har det.

I teorin räcker det med att det har gått en viss period från det att vi har gått in och börjat bygga och man jämför tillbaka i tiden om en verksamhet upplever att de har fått en skada. Det kan ha gått ca två månader och verksamheten kan visa på dagskassan att den har gått från den dagen vi började bullra, jämfört med de fem senaste åren. Då finns ett orsakssamband mellan störningen och skadan.

Orsakssambandet finns i tre led och det är upp till verksamhetsutövaren att bevisa dessa:

1. Orsakar Trafikverket störningen? Är det vårt fel?
2. Är det störningen som orsakar skadan?
3. Kan skadan mätas i kronor?
4. Ej orts- och allmänvanlighet

#### **- Smågator som livnär sig på att folk passerar och som förlorar massa pengar på att flödet inte finns längre, är det ett tillräckligt bevis?**

Det kan det vara, de får bevisa det. Man har analyserat vissa flöden. Verksamheten måste höra av sig om man tror att det beror på Trafikverket, så får man utreda det. Om de kan visa i sina ekonomiska böcker att det har hänt något så får man utreda det.

Uteserveringar ägs ej av restaurangerna. Dessa får tillstånd till att servera ute, men de har ingen rättighet till det och därmed har de ingen rätt till ersättning om de förlorar detta tillstånd.

För att du ska få ersättning måste det finnas ett orsakssamband som du som verksamhetsutövare kan visa upp. Ej orts och allmänvanlighet. På Liseberg kommer man riva byggnader som står i vägen, men man kommer också bygga upp tillfälliga funktioner så att de kan bedriva restaurangen. Där vet dem att de kommer påverka så pass mycket så de

Datum: 2018-02-23

Tid: 13.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6

Inspelat

måste ta en dialog vilket de har gjort. Då har man löst det på detta sättet så att de kan de ha igång verksamheten.

**Vad är sagt gällande ersättning till lokalhyresgäster som är drabbade av störningar?  
När har man rätt till ersättning och av vem?**

Trafikverket är ersättningskyldiga från första kronan om verksamhetsutövaren kan påvisa orsakssambandet.

**- Hur lång tid behöver det gå?**

Det finns det ingen tid på. Det får uppstå en skada först och först då kan man ta tag i det. Först går man in och ser vad de kan göra, ex. om planket skymmer verksamheten kanske man kan ändra på just den delen.

Man måste tänka på att mycket får man tåla! Speciellt i den här miljön i Göteborg. Vi gör infrastruktur som är samhällsnytta, då får man tåla ännu mer.

**Har ni själva identifierat eventuella problemområden? Om inte, vart tror ni det kan uppstå värst störningar? Vilka störningar tänker ni på då? Vad grundar ni ert antagande på?**

Kvarnberget är intressant. Där finns fyra restauranger på St Eriksgatan. Här kommer vara öppet schakt där man kommer skärma av väldigt nära fastigheterna. Där gjorde man först en avvägning om att eventuellt lägga järnvägen längre ut, men sen var det en gammal kurtinmur som omgav Göteborg för flera år sedan som ligger under där i marken. Därför får man lägga in tunneln snävare in mot fastigheterna.

Ju närmre vi kommer desto mer påverkan blir det.

Rosenlundsgatan har man också hög uppsikt över. Skatteverket har redan sagt upp sig och skall flytta sommaren 2020, mitt under byggtiden. Detta kan bli intressant och man har redan dialog med fastighetsägaren som är oroliga för att de inte ska få in någon ny hyresgäst där. Där är deras besked att de inte kan ersätta nu, men de kan absolut börja diskutera vad som är en rimlig åtgärd. Man får inte glömma att fastighetsägaren har en stor skyldighet att själva förminska en skada. I detta fallet har fastighetsägaren själv skyldighet att först gå ut och försöka få en ny hyresgäst men när dom sedan säger att det inte finns någon som nappar på Västlänken, då kan man börja diskutera.

**- Korsvägen då?**

Inte alls oroliga för mässan. Dialog med dem, vid läkarkongresser behöver man ej göra de värsta arbetena utanför just då. Restauranger på Södra vägen kommer att stå kvar och hela tiden kommer det att vara öppen spåravgångstrafik. Universeum och Liseberg ska ha öppet.

Det är inte jättemånga ställen där man faktiskt kommer att blockera eller stänga av entréer. Det är på Kvarnberget som det blir som tightast. Även lite vid Rosenlund under byggskedet.

Datum: 2018-03-20

Tid: 13.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6.

## **Bilaga 6 - Intervju Josefin Larking, Trafikverket**

Syfte: Att få svar på hur det är tänkt kring trafikplaneringen och hur det ska se ut under arbetet med Västlänken för att i sin tur kunna identifiera problemområden för lokalhyresgäster.

Medverkande: Josefin Larking. Josefin är med i en stödorganisation till Västlänken med rollen "ansvarig trafik".

Intervjuad av: Amanda Eklund.

### **Planerade trafikomläggningar under arbetet med Västlänken - hur kommer avstängningar och de provisoriska vägarna se ut för projektet?**

#### Området vid Haga:

Här kommer två relationer försvinna där Sprängkustgatan kommer att stängas av samt kommer Rosenlundsbron att försvinna, annars kommer resterande vägar att vara igång.

Masstransporterna från Linnéplatsen, där servicetunneln byggs, kommer att åka ut via den befintliga rondellen och sedan söderut. Man tror att det kommer att bli runt 5-10 bilar i timmen under den tidsperioden man spränger i berg.

#### Området vid Kvarnberget:

Här kommer hela leden att tryckas mot älven och denna flytten görs just nu och kommer att stå klart till 20 juni i år. Detta är förberedande arbete som görs av NCC. Idag är det fyra filer, men under byggtiden kommer det att bli tre filer där ett bussfält åt öster färdriktning kommer att försvinna för att ge plats åt annat som etableringen kräver. Detta resulterar att under byggtiden kommer det att bli två filer åt öster färdriktning och en fil åt väster färdriktning.

Sankt Eriksgatan kommer att stängas av för genomfart och det kommer att ske under våren under 2018 och vara avstängt under 3 års tid.

#### Området vid Korsvägen:

Vid Örgrytemotet kommer de västra av- och påfartsramperna i södergående riktning att rivas men Örgrytevägen kommer att vara öppen som vanligt. Man kommer att använda befintliga vägar som finns och rampen vid fokushuset kommer att fungera som en av- och påfart. Man tittar på så kallade trimmningsåtgärder under trafiklösningar och detta är den bästa lösningen. Man kommer att strypa trafiken från Korsvägen, dels kommer rondellen att försvinna, och eftersom framkomligheten blir svårare för personbil så förväntar man sig att bilisterna kommer att välja andra vägar framför Korsvägen under byggtiden. Man räknar med att det kommer att bli färre bilar vid Korsvägen och därmed går det bra att använda de vägar som man har idag när Örgrytemotet kommer att rivas.

Vid Lisebergsentréen kommer man att gå in under en period då nöjesparken är stängd och inte har några besökare. Under den tiden bygger man en provisorisk bro som besökarna sedan ska kunna använda sig av när nöjesparken är öppen. Trafikverket har en tät dialog med parken och partnererna är överens. Även en tät dialog förs med Universeum och

Datum: 2018-03-20

Tid: 13.00.

Plats: Kruthusgatan 17, plan 6.

Svenska mässa, som båda vill ha Västlänken eftersom det kommer att gynna deras verksamheter framöver.

Området vid Centralen:

Josefin är inte så insatt i detta område, men just nu jobbar en kollega med ett dokument som ska beskriva hur man ämnar att transportera massorna från schakten. Det är i alla fall tänkt att från bygg-groparna ska lastbilarna snabbt kunna komma ut på de stora lederna där de inte stör någon verksamhet eller den övriga trafiken.

**Finns det klara ritningar på detta som vi får ta del av?**

Ja. Några bilder med mer detaljerade beskrivningar över respektive område fick vi med oss därifrån.

**Finns det schema för de olika transporterna för ex. bortförande av massor eller inkommande material? Har man ex. räknat på antal transporter/timme?**

Det är en produktionsfråga och det ska respektive entreprenad kunna svara på.

**Har man tänkt på hur det kan tänkas påverka verksamheterna runt omkring?**

Man tänker på att alla in- och utfarter ska upprätthållas, men de kan få flyttas. Det är få vägar som kommer att stängas av. Trafikverket ställer krav i upphandlingarna över vilka vägar som man får köra på och därmed är det respektive entreprenads ansvar att följa de krav som ställs från beställarens sida.

Datum: 2018-04-20  
Tid: 11.00  
Plats: Sankt Eriksgatan 5  
Inspelat

## **Bilaga 7 - Intervju MQ Retail AB**

Syfte:

Att ta reda på vilka förutsättningar som råder för lokalhyresgästen på den plats som verksamheten befinner sig idag.

Medverkande:

Ing-Marie Edvardsson, Etableringschef

Intervjuad av: Amanda Eklund och Ebba Edlund.

### **Vilka är MQ Retail AB och vad gör ni?**

Detta är huvudkontoret för MQ retail. MQ äger också Joy shop AB som sitter i Mölndal. Jobbar med dam och herrmode i fysiska butiker, 120 MQ butiker, 55 Joy. Sverigebaserat företag. På kontoret finns alla funktioner, stab, inköp, etablering, design osv. Ca 100 personer på kontoret.

### **Vad för typ av verksamhet bedriver ni? Vilka typer av gäster eller ärenden har ni på det kontoret som ni sitter på?**

De flesta gästerna som besöker kontoret är leverantörer eller hyresvärdar. Inte särskilt mycket folk i omlopp, det går i vågor beroende på vilken tid på året. Regionschefer kommer periodvis. Huvudentrén ligger på Sankt Eriksgatan.

### **Hur går verksamheten runt idag? Vad är viktigt för att denna verksamhet ska gå runt?**

Två skilda saker, skulle motsvarande hända för våra butiker skulle problemet bli större. Detta är ett kreativt kontor till större delen, inga tysta arbetsplatser idag. Kontoret är inte beroende av ett flöde av människor som butikerna är.

Verksamheten MQ går runt på försäljningen från butikerna.

### **Vad har ni för intäkter och vilka är era största intäkter?**

Försäljning från butikerna.

### **Vilka äger fastigheten som ert kontor ligger i?**

Allecta pensionsförsäkringar äger fastigheten och den förvaltas av Newsec.

### **Hur är kontakten mellan er och fastighetsägaren?**

I detta fall kontakt med Newsec som har hand om detta, avstämningsmöten, vi sitter i samma hus, skickar löpande information, dels får de info via mail, hade ett möte med trafikverket som pratade med alla i huset – ett "hyresgästsmöte". Informationen som gick ut var ungefär detsamma som det man läser och man berättade lite om planket som ska placeras här utanför. Detta område är redan ganska oroligt pga härbärke och gångbron från Nordstan, planket kommer nog inte göra det bättre. Detta diskutera man på mötet och då påpekade Trafikverket att man kommer måla på planken och ha extra belysning. För leverantörerna tror man inte att det blir svårare för att hitta till kontoret, det är samma väg från parkeringshusen som tidigare.

Datum: 2018-04-20

Tid: 11.00

Plats: Sankt Eriksgatan 5

Inspelat

### **Vilka är Key Success Factors för verksamheten?**

Försäljningen, men den bedrivs inte på detta kontoret. Läget är också viktigt, man vill sitta nära sina butiker i stan och vara bra placerat för de som pendlar till jobbet.

### **Varför har ni valt denna lokalen som ni har idag?**

Vi tycker om tillgänglighet till handeln, flyttade från Borås till Göteborg. Läget är viktigt, man vill ligga inom vallgraven för att nå handelsstråket.

### **Hur påverkas ni av läget, är det viktigt? Ljudnivån?**

Ja, som sagt, är ju läget viktigt. Ljudnivån är varierande här och tror inte att man kommer bli påverkad av ljudet utanför. Det är ganska tyst här i dagsläget.

### **Avtalsförhållanden - Hur långt är det kvar på avtalet?**

Ett år kvar på avtalet, ofta skrivs det på 3-5 år. I princip alla kontrakt vill hyresvärderna frånskriva sig från "sedvanligt underhåll", men frågan är om att göra en förändring utanför som pågår under åtta år ger inte rätt till nedsättning av hyran? Skulle inte tro det.

Flytta? - Det kostar ju att flytta också.

Höjning av hyran? - Tror inte att de kommer att höja då konkurrensen är hög, i alla fall inte för kontor. Man höjer även hyran i Nordstan kontinuerligt.

### **Hur ser ni på projektet Västlänken?**

Det allmänna uppfattningen är att folk inte vet exakt vad som ska göras, många ser det negativa med trafiken sett till bilisterna. Det känns fortfarande opålitligt med kollektivtrafiken.

### **Har ni blivit påverkade av de förberedande arbetena som pågår just nu?**

Nej, bussar går som vanligt än så länge.

### **Har ni varit i kontakt med Trafikverket? (Västlänkens beställare)**

Endast via den informationen som gått ut via Newsec.

### **Har det funnits någon tanke på att flytta i samband med att Västlänken ska byggas?**

Nej, om de skulle behöva flytta skulle det inte vara skälet.

Datum: 2018-05-02

Tid: 08.30

Plats: Sankt Eriksgatan 6

## **Bilaga 8 - Intervju Swedish Taste**

Syfte:

Att ta reda på vilka förutsättningar som råder för lokalhyresgästen på den plats som verksamheten befinner sig idag.

Medverkande:

Ida Nicander, Restaurangchef

Intervjuad av: Amanda Eklund och Ebba Edlund.

### **Vilka är Swedish Taste och vad gör ni?**

För 15 år sedan öppnade Swedish Taste upp en matstudio i Stockholm och för 9 år sedan öppnade de upp i Göteborg med både restaurang och matstudio i fastigheten som ligger längs med Sankt Eriksgatan. Sommaren 2017 byggdes restaurangen om samt man bytte namn och nu heter det istället Space 62. Matstudion finns fortfarande kvar men restaurangen har gått från "fine dining" till en mer avslappnad miljö och är dessutom inte lika dyr längre för att kunna locka dit flera kundsegment. Ida Nicander är restaurangchef och har jobbat på detta företag i 2 år.

### **Vad för typ av restaurangverksamhet bedriver ni? Vilka typer av gäster har ni på denna restaurang? Vilka är Key Success Factors för verksamheten?**

Det är ett väldigt varierat flöde med vilka typer av kunder som dyker upp. Dels är det mycket business-folk som vill ha affärsluncher och om kvällarna är det mer privatpersoner som kommer. Från måndag till fredag har de lunchöppet och det är då flödet är som störst och från tisdag till lördag är restaurangen öppen på kvällen. Key Success Factors är främst lunchgästerna, men även matstudion är viktig då man håller mellan 2-5 kurstillfällen/event i veckan. Alltifrån matlagningskurser, kick-off, privatfester och liknande äger rum i matstudion. Swedish Taste har även en butik precis bredvid restaurangen där de säljer små sallader och fikatillbehör för de som vill ha lite mindre i förtäring.

Typiska kvällsgäster kan vara folk som besöker operan på andra sidan gatan. De som besöker operan kan antingen innan eller efter sitt besök på operan gå till Space 62. Just nu jobbar de mycket med att få bort stämpeln "finkrog" så att fler ska vilja äta eller ta något glas i deras restaurang.

### **Vilka är era största intäkter?**

Matstudion och catering.

### **Vilka äger fastigheten som ert kontor ligger i?**

Newsec äger och förvaltar.

### **Hur är kontakten mellan er och fastighetsägaren?**

#### **- Hur mycket information har ni fått om arbetet med Västlänken?**

Ida har varit på lite olika träffar och dessa har upplevts som informationssnåla. Detta tror hon själv beror på att Newsec själva inte har fått så mycket information av Trafikverket. Man har

till exempel inte vetat förrän två veckor sedan om man får ha uteservering eller inte. Nu vet man att man inte får ha det vilket gör att restaurangen kommer tvingas stänga under juli månad. Tidigare år har man också haft stängt under juli men i med den dyra renoveringen hade man planerat att hålla öppet hela sommaren i år.

Information som har gått ut om varför man inte får ha uteservering är att man skall flytta om en nödutgång från Götatunneln som ligger precis utanför restaurangen. Tydligen har det varit en del problem med denna nödutgången. Swedish Taste har inte fått någon kompensation för detta men driver ärendet just nu.

### **Varför har ni valt denna lokalen som ni har idag?**

Läget. Nära till Operan och till vattnet. Det är centralt men ändå inte på Avenyn, där vill man ändå inte ligga. Det är en fantastisk lokal i gamla Hasselbladshuset som man inte vill släppa.

### **Hur påverkas ni av läget, är det viktigt? Ljudnivån?**

Ljudnivån kommer vara ett problem. De har en del känsliga gäster, speciellt de som kommer för att ha affärsmöten under lunchen.

Swedish taste har nyligen anställt en säljare som kommer att ta hand om bokningar och sälj framöver. Detta i hopp om att kunna boka in mycket gäster framöver men också när bygget har dragit igång.

### **Avtalsförhållanden:**

#### **- Hur långt är det kvar på avtalet?**

7 år kvar på det avtalet man har idag. Avtalet skrevs om på nytt förra året i samband med renoveringen. Renoveringen kostade en del och därför vill man också teckna ett långt avtal.

#### **- Hur långa avtalsperioder har ni?**

8 års avtalsperiod.

### **Hur ser ni på projektet Västlänken?**

#### **- Har ni stött på några problem idag eller tror ni att det kommer att uppstå problem som drabbar er verksamhet?**

#### **- Tror du att ni på något sätt kan dra nytta av det?**

Ida ser positivt på Västlänken och tror framförallt att området kring Lilla Bommen kommer att bli väldigt attraktivt om några år. Dels då mycket trafik kommer att gå nere i marken men också pga den strandpromenad som skall bli och de hotell som skall byggas i området och detta är något som restaurangen också kommer att dra nytta av.

Det tråkigaste är planken som skall sättas upp. I dagsläget är området redan stökigt och oroligt och man är rädd för att människor inte ska vilja vistas här när det står ett plank så nära fasaden. Ida tycker att bättre belysning är ett måste när planken ska sättas upp.

Själva lunchrestaurangen är den som kommer att bli påverkad under byggtiden. Matstudion och catering är man inte lika orolig över då de koncepten inte är lika beroende av läget.

Datum: 2018-05-02

Tid: 08.30

Plats: Sankt Eriksgatan 6

**Har ni blivit påverkade av de förberedande arbetena som pågår just nu?**

Nej, arbetena som sker utanför i dagsläget har inte påverkat restaurangen än sålänge.

**Har ni varit i kontakt med Trafikverket? (Västlänkens beställare)**

Restaurangens operativa chef och delägare, Maria, sköter kontakten med Trafikverket.

**Har det funnits någon tanke på att flytta i samband med att Västlänken ska byggas?**

Det har inte varit aktuellt att byta lokal då man istället valde att renovera om lokalen. Lokalen är väldigt fin och bra och man tror framför allt att området kring Lilla Bommen kommer att bli väldigt bra när Västlänken väl står klart.

Datum: 2018-05-02

Tid: 15.30

Plats: Rosenlundsplatsen 1

## **Bilaga 9 - Intervju Boplats**

Syfte:

Att ta reda på vilka förutsättningar som råder för lokalhyresgästen på den plats som verksamheten befinner sig idag.

Medverkande:

Mats Ekblad

Intervjuad av: Amanda Eklund och Ebba Edlund.

### **Berätta om Boplats. Vad gör Boplats och vad är din roll i organisationen?**

Boplats är ett kommunalt bolag som delvis ägs av organisationen Fastighetsägarna men huvudsakligen utav Göteborgs stad. Boplats är en marknadsplats för hyresrätter och erbjuder både allmännyttans och privata fastighetsägares lägenheter. På Rosenlundsplatsen ligger huvudkontoret som också erbjuder kundmottagning två timmar om dagen, fyra dagar i veckan. I lokalen hålls även events och informationskvällar. Sammanlagt är det fjorton personer som jobbar på kontoret på Rosenlundsplatsen.

### **Vilka typer av gäster har ni till ert kontor?**

Medlemmar på boplats.se som är bostadsökande. Det är ett ganska högt flöde på de få timmar som man håller öppet. Mellan 30-100 besökare på de två timmarna om dagen.

### **Hur går verksamheten runt idag? Vad är viktigt för att denna verksamhet ska gå runt?**

Verksamheten går i stort sett runt på den medlemsavgift på 100 kr som medlemmarna betalar årligen. En del driftsbidrag kommer också från staden. Key success factors för verksamheten är medlemmarna och att man har lägenheter som folk vill söka. Det är också viktigt att IT-lösningen fungerar.

### **Vilka är era största intäkter?**

Medlemsavgifter.

### **Vilka äger fastigheten som ert kontor ligger i?**

Stena Fastigheter.

### **Hur är kontakten mellan er och fastighetsägaren?**

#### **- Hur mycket information har ni fått om arbetet med Västlänken?**

Ett informationsmöte hölls här i lokalen med Trafikverket förra året där man bjöd in alla som sitter i fastigheten. En del information har också kommit från Trafikkontoret. Man har fått reda på vad som ska hända och att kontoret i princip kommer att befinna sig mitt i smeten. Informationen har upplevts som tillräcklig och bra.

Trafikverket har också varit på plats och pratat allmänt om de infrastrukturprojekt som skall byggas i Göteborg.

Datum: 2018-05-02

Tid: 15.30

Plats: Rosenlundsplatsen 1

### **Varför har ni valt denna lokalen som ni har idag?**

Den ligger centralt. Denna lokal är också större än den tidigare borta på Kungssportsplatsen.

### **Hur påverkas ni av läget, är det viktigt? Ljudnivån?**

Ljudnivån är ganska viktig. I dagsläget är det väldigt lugnt i området så givetvis finns oron om att buller från byggarbetsplatser kan skapa problem.

### **Avtalsförhållanden:**

#### **- Hur långt är det kvar på avtalet?**

2 år kvar på nuvarande kontrakt. Om kommunen beslutar att verksamheten skall ändras får de flytta direkt.

#### **- Hur långa avtalsperioder har ni?**

3 årskontrakt.

### **Hur ser ni på projektet Västlänken?**

#### **- Har ni stött på några problem idag eller tror ni att det kommer att uppstå problem som drabbar er verksamhet?**

#### **- Tror du att ni på något sätt kan dra nytta av det?**

Man har inte stött på något problem än. Det som oroar mest är om ljudnivån kommer störa de som arbetar på kontoret. Att medlemmarna inte skulle besöka kontoret tror man inte är någon risk då det fortfarande ligger centralt.

### **Har ni blivit påverkade av de förberedande arbetena som pågår just nu?**

Nej, det går bra att ta sig hit ändå.

### **Har det funnits någon tanke på att flytta i samband med att Västlänken ska byggas?**

Tanken har funnits och kommer antagligen att tas upp när avtalet börjar löpa ut.

Datum: 2018-04-26  
Tid: 11.00  
Plats: Sankt Eriksgatan 5  
Inspelat

## **Bilaga 10 - Intervju Setterwalls advokatbyrå**

Syfte:

Att ta reda på vilka förutsättningar som råder för lokalhyresgästen på den plats som verksamheten befinner sig idag.

Medverkande:

Joakim Edoff

Intervjuad av: Amanda Eklund och Ebba Edlund.

### **Berätta om dig och Setterwalls. Vad gör Setterwalls och vad är din roll?**

Joakim arbetar som VD på Setterwalls Advokatfirma som är en affärsjuridisk fullservicebyrå. Företaget finns i Stockholm, Göteborg och Malmö varav det sitter ca 35-40 jurister i Göteborg och sammanlagt 70 medarbetare på kontoret.

### **Vad för typ av verksamhet bedriver ni? Vilka typer av gäster har ni till ert kontor?**

Traditionell konsulting. På kontoret har man klientmöten och skiljeförfaranden. Man lägger också ner tid på events för både klienter, latent klienter och studenter. Förutom medarbetare kommer även besökare som klienter, studenter, jobbsökande och leverantörer till kontoret. Det är ett stort flöde på människor på kontoret. Huvudingången ligger på Sankt Eriksgatan men det är möjligt att komma till kontoret via garaget som tillhör fastigheten.

### **Hur går verksamheten runt idag? Vad är viktigt för att denna verksamhet ska gå runt?**

Verksamheten går väldigt bra. Nyckeldimensioner för Setterwalls är att medarbetarna skall trivas och att studenter skall vilja jobba hos dem. Det är också viktigt att upprätthålla relationen mellan klienter och potentiella klienter. För Setterwalls är det viktigt att leverera kvalitet.

### **Vilka är era största intäkter?**

Försäljning av konsulttjänster.

### **Vilka äger fastigheten som ert kontor ligger i?**

Allecta pensionförsäkringar, ett av deras bolag som äger fastigheten. Newsec förvaltar fastigheten och de sitter idag i samma byggnad så man har nära till dem. Därav har man en bra kontakt med förvaltaren.

### **Hur är kontakten mellan er och fastighetsägaren?**

#### **- Hur mycket information har ni fått om arbetet med Västlänken?**

I detta fall med Newsec. Kontakten sker både proaktivt och efter påstötningar. Dels genom träffar där Newsec har informerat, men också träffar där Trafikverket varit närvarande. Annars kommer information skriftligt. Än så länge har informationen om Kvarnberget varit knapp, men i det stora hela har information varit vettig. Mycket av den information som kommit ut har varit återkopplade till rykten vilket har varit bra.

Datum: 2018-04-26

Tid: 11.00

Plats: Sankt Eriksgatan 5

Inspelat

### **Varför har ni valt denna lokalen som ni har idag?**

Bra läge där det är lätt att ta sig till kontoret om man jobbar där eller är besökare. Ligger också nära till transport, matställen och träning. Det är också bra lokaler som är rationella för Setterwalls då de passar deras verksamhet väldigt bra.

### **Hur påverkas ni av läget, är det viktigt? Ljudnivån?**

Ljudnivån är viktig på kontoret och det är här den största oron ligger. På kontoret sker det förhandlingsmöten och medarbetarna behöver jobba ostört. Det är inte ljud från lastbilar eller buller som oroar utan det är för de stora arbete som ex. spontningen.

### **Avtalsförhållanden:**

#### **- Hur långt är det kvar på avtalet?**

Avtal med Allecta som går ut i början på 2021. Löper i 3 år. Om det inte sägs upp så förlängs det. Setterwalls har suttit i denna lokalen sedan 2008 och är inne i den tredje hyresperioden nu.

### **Hur ser ni på projektet Västlänken?**

#### **- Har ni stött på några problem idag eller tror ni att det kommer att uppstå problem som drabbar er verksamhet?**

Tycker att det är bra att man bygger Västlänken och är fullt medvetna om att det kommer att bli stökigt. Den stora frågan är om man hade kunnat bedriva verksamheten någon annanstans under tiden som Västlänken byggs. Detta är något som företaget har tittat närmare på men tyvärr är utbudet på liknande lokaler i Göteborg väldigt litet.

Joakim tror på ett bättre och ett tidigare flöde med information till hyresgästerna som blir drabbade. Man vill känna att man tar del av så mycket information som möjligt. Annars är det lätt att rykten sprids om det inte kommer någon information alls. Han tror också på att arbetet skulle kunna begränsas med lite skärpta regler med arbete som låter mycket få endast ske under vissa speciella tider. Detta hade underlättat för deras verksamhet.

Även planket skapar en del oro då området redan är oroligt i dagsläget. Medarbetarna blir påverkade om de exempelvis ska lämna kontoret sent på kvällen och det utanför känns instängt, mörkt och obehagligt. Joakim tror att en åtgärd för detta skulle vara att ha väktare som patrullerar på kvällarna men även bättre belysning.

### **Har ni blivit påverkade av de förberedande arbetena som pågår just nu?**

Nej.

### **Har det funnits någon tanke på att flytta i samband med att Västlänken ska byggas?**

Frågan diskuterades under den förra hyresperioden. Men då liknande lokaler i Göteborg är begränsade bestämde man sig för att sitta på samma ställe även denna hyresperiod. Självklart kommer frågan att tas upp igen när nuvarande hyresperiod börjar löpa ut vid 2021.

Datum: 2018-05-04

Tid: 11.30

Plats: Rosenlundsgatan 8

## **Bilaga 11 - Intervju ICA Supermarket Rosenlund**

Syfte:

Att ta reda på vilka förutsättningar som råder för lokalhyresgästen på den plats som verksamheten befinner sig idag.

Medverkande:

Johan Fristedt

Intervjuad av: Amanda Eklund.

### **Vilka är ICA Supermarket och vad är din roll?**

ICA Supermarket Rosenlund är Göteborgs mest centrala ICA-butik (inom Vallgraven) sedan 2013 då de öppnade. Johan är ICA-handlare och har drivit denna butik för ICA i ett år. Denna ICA-butik är en konceptbutik vilket innebär att det är ett eget bolag och man driver verksamheten själv, men man tillhör fortfarande koncernen ICA Sverige AB.

### **Vad för typ av verksamhet bedriver ni? Vilka typer av gäster har ni i denna mataffär?**

Det är matbutik med framförallt mycket frukost och lunch-kunder samt en del kunder på eftermiddagen. Många som jobbar i närheten av denna butik kommer hit.

### **Hur går verksamheten runt idag? Vad är viktigt för att denna verksamhet ska gå runt?**

#### **Vilka är Key Success Factors för verksamheten?**

Kundflödet har störst betydelse för verksamheten. Tillgängligheten är också en Key Success Factor. Biltrafiken kommer att bli påverkad men dock har man inte bilkunder så de tror inte att detta kommer att påverka deras verksamhet.

När Västlänken byggs kommer det att vara runt 1000 arbetare i detta område och detta kan snarare gynna butiken. Butiken ligger inte så nära en viktig knutpunkt, Haga är närmast, och därmed spelar detta ingen roll. Johan tror att tillgängligheten och flödet kan snarare öka med Västlänken, så länge som verksamheterna runt omkring ligger kvar. ICA-butiken jobbar också tillsammans med andra verksamheter för att kunna skapa en annan känsla av området där man bland annat pratar om att döpa om området till Rosenlundskajen och man vill knyta an gatan till vattnet.

### **Vilka är era största intäkter?**

Intäkter från kunder.

### **Vilka äger fastigheten som er butik ligger i?**

Wallenstam äger och förvaltar fastigheten

### **Hur är kontakten mellan er och fastighetsägaren?**

#### **- Hur mycket information har ni fått om arbetet med Västlänken?**

Man har mycket bra kontakt med Wallenstam och man får ta del av mycket information om Västlänken. Informationen om projektet får man från Wallenstam samt från Trafikverket och Johan har själv sett till att få mycket information genom att ha skrivit upp sig på en sändlista.

Datum: 2018-05-04

Tid: 11.30

Plats: Rosenlundsgatan 8

Johan har kontaktat folk på Trafikverket och upplever att information är inga som helst bekymmer. Informationen är relevant och anpassad till vad man är intresserad av.

### **Varför har ni valt denna lokalen som ni har idag?**

Kan inte svara på rak arm, men ICA vill ha en butik som ska ligga centralt som kan känna av trender och det som sker på marknaden i city. Denna butik skiljer sig mycket från butiken som ligger vid Olskroken och vid Majorna. Denna butik är byggd efter vad som efterfrågas inne i stan.

### **Hur påverkas ni av läget, är det viktigt? Hur påverkade är ni av ljudnivån?**

Denna verksamhet är inte så känsliga av ljudnivån. Läget är därmed viktigt där man vill ha cityläge men det som är viktigast är tillgänglighet.

**Avtalsförhållanden - hur långt är det kvar på avtalet och hur långa avtalsperioder har ni?** Det är 5 år kvar, fram till 2023 gäller kontraktet. Detta byggdes om helt invändigt och då tecknade man kontrakt på 10 år.

### **Hur ser ni på projektet Västlänken? Har ni stött på några problem idag eller tror ni att det kommer att uppstå problem som drabbar er verksamhet?**

Nej man ser inga större problem. Det kommer att bli förändrade flöden men det är främst trafik som inte berör dem så mycket. Man är dock nyfiken på planken som ska sättas upp och hur de ska utformas. Johan har bland annat möten med Trafikverket om detta och man trycker även på från Innerstaden. Johan driver också skadeståndsanspråk med Trafikverket idag vad gäller tillgängligheten, synligheten, städning i området och säkerhetsåtgärder. Dessa faktorer är viktiga för verksamheten och med detta kan det uppstå kostnader som är till följd av Västlänken, och detta ska Trafikverket betala. Johan har en löpande dialog med Trafikverket där han påvisar att skadan kommer att ske och då får Trafikverket stå för dessa kostnader.

### **Tror du att ni på något sätt kan dra nytta av Västlänken?**

Ja, det kommer att vara väldigt många fler som arbetar här under tiden som Västlänken byggs.

### **Har ni varit i kontakt med Trafikverket? (Västlänkens beställare)**

Ja, det har varit många möten. "Ju mer jag vet desto mer kan jag påverka", säger Johan.

### **Har det funnits någon tanke på att flytta i samband med att Västlänken ska byggas?**

Nej.

### **Hur ser du på de förutsättningar som råder för er verksamhet idag? Hade de kunnat bli bättre på något sätt? I så fall hur?**

Ja, det hade kunnat bli bättre på många sätt. Man hade kunnat ha en tydligare inramning av Rosenlund, bättre miljöarbete, man skulle vilja jobba med Rosenlund som en destination, en annan placering av entrén och mer skyltar hade skapat bättre förutsättningar. Man tänker bland annat utnyttja läget med Västlänken och exempelvis jobbar man för att få tillfälliga skylttillstånd.

## **Bilaga 12 - Intervju med Fastighetsägarna**

Medverkande:

Pia Grönquist, Chefsjurist

Emma Berg, Fastighetsjurist

Emma Österdahl, Fastighetsjurist

Intervjuad av: Amanda Eklund och Ebba Edlund.

Frågor som berör 12 kap JB - hyreslagen, 9, 10 11 och 16 §§. Svaren på denna intervju baseras på vad hyreslagen som utgångspunkt säger. Allt är inte skrivet i sten utan argumentationen och tillämpningen av bestämmelserna kan variera utifrån varje enskilt fall.

### **Berätta gärna lite vad Fastighetsägarna gör och vad ni har för roller i organisationen?**

- Branschorganisation och medlemsorganisation för privatägda fastighetsbolag.
- Två olika verksamhetsområden inom organisationen - affärsverksamhet och näringspolitik varav den sistnämnda är den huvudsakliga.
- Driver frågor som är av intresse för fastighetsägare och verkar för en väl fungerande fastighetsmarknad.
- Organisationens har bland annat hand om hyresförhandlingar för bostad där de enligt lag har skyldighet att förhandla med hyresgästföreningen.
- Har också en juridisk avdelning, fungerar ungefär som en advokatbyrå.
- Totalt är organisationen uppdelad i fyra regioner varav det finns ca 17000 medlemsfastigheter i GFR där Göteborgsregionen är inkluderat.
  
- Emma och Emma är fastighetsjurister och de jobbar med juridiska frågor gällande fastigheter. Håller även i utbildningar inom bl.a. hyresjuridik.

### **När bedömer ni att hyresgästen (HG) har rätt till ersättning eller åtgärder från hyresvärdens (HV) sida?**

Viktigt att skilja på nedsättning av hyra och ersättning i form av skadestånd. Nedsättning kan man få för en brist i lokalen oavsett orsaken till bristen, dock ej om bristen orsakats av hyresgästen. Nedsättningens storlek är kopplad till storleken på hyran och hur stor bristen är.

Ersättning i form av skadestånd är en annan sak och kräver vårdslöshet från hyresvärdens sida.

Exempel: en situation när det är översvämning i en källare på grund av regn och skyfall där vatten trycks upp i brunnarna och inventarier förstörs inne i lokalen. Det finns då en brist i lokalen då den ej går att nyttja till fullo, vilket innebär att man som HG kan komma att ha rätt till nedsättning av hyra. Eftersom onormalt väder ligger utanför hyresvärdens kontroll och ansvar finns dock ingen rätt till skadestånd. Endast om skada uppstått på grund av

vårdslöshet från hyresvärdens sida har hyresgästen i detta fall rätt till skadestånd, exempelvis genom att hyresvärden inte bryr sig om skadan.

Buller i en lokal kan vara nedsättningsgrundande om lokalen ej går att använda för det avsedda ändamålet eller inte är i det skick som kontraktet anger. Buller är dock inte skadestandsgrundande så länge inte HV betar sig vårdslöst i fallet.

När hyreskontrakt skrivs idag är det vanligt att avtala bort rätten till nedsättning av hyra under "sedvanligt underhåll", men detta gäller endast underhåll för fastigheten, inte för byggnadsarbeten som sker utanför på en annan fastighet. Däremot kan man avtala bort rätten till nedsättning av hyra även vid andra "särskilda arbeten". Då kan det skrivas in i avtalet att de specifika arbetena som kommer att ske *inte* ska vara nedsättningsgrundande.

För nedanstående punkter kan parterna avtala bort hyresgästens rätt till nedsättning av hyra:

- sedvanligt underhåll
- annat angivet arbete (då måste arbetet specificeras i avtalet)
- lokalen sätts i avtalat skick (exempelvis när HV målar om i lokalen så som parterna är överens om - HG kan ej få nedsättning under tiden)

Nedsättning av hyra i praktiken: Rätten till nedsättning uppkommer först när HG har underrättat HV om att det finns en brist. Det är viktigt att som HG anmäla brister till HV. Sen kan det dock dröja långt tid innan man kommer överens om vilken nedsättning HG ska ha rätt till samt även om nedsättning överhuvudtaget ska utgå. Det är alltså viktigt för HG att säga till och ha koll på brister, när de uppkommer och hur länge de varar. Man ska vara konkret över det som har inträffat för att kunna få nedsättning och kunna bevisa att bristen föreläggat. Nedsättningen är även kopplad till tidsperioden under vilken bristen finns. Exempelvis förelåg en brist i 10 dagar av 30 dagar och lokalen kunde nyttjas till 80% skulle det kunna berättiga till nedsättning med 20% av hyran för 10/30-delar av månaden.

I många fall kan det bli diskussion mellan HG och HV om vad egentligen en störning är och om det medfört en brist i lokalen eller ej. Denna typ av diskussion kan säkerligen bli aktuell i fallet Västlänken.

Det är också viktigt att tänka på att hyreslagen är en tvingande lagstiftning. Anges inte särskilt i lagen att en paragraf kan avtalas bort så gäller lagen framför parternas avtal.

Standardavtal som de flesta lokalhyresgäster använder sig av är 12B2 (kommer under våren 2018 ersättas av 12B3).

### **Vad kan man som HG kräva av sin HV?**

Man kan alltid kräva att lokalen ska vara i avtalat skick. Har inget särskilt avtalats så ska lokalen vara i fullt brukbart skick för det avsedda ändamålet. Annars är det avtalet och det som specificeras i avtalet som styr vad en HG kan kräva av sin HV. I Fastighetsägarnas standardavtal anges alltid att lokalen hyrs ut i befintligt skick. Det kan alltså innebära sämre skick än fullt brukbart skick för avtalat ändamål, och då är det avtalade skicket som gäller.

### **Vi är särskilt intresserade av nedsättning av hyra (12 kap) - Vad gäller för skadestånd?**

I dessa sammanhang, när Västlänken byggs, är HV ej ansvarig för skadestånd. Att t.ex. kommunen bygger om gatan utanför lokalen och på så sätt orsakar buller i lokalen beror ju inte på någon vårdslöshet från hyresvärdens sida och kan därmed inte berättiga till skadestånd.

Fastighetsägarnas medlemmar kan komma att kräva ersättning enligt MB i de fall fastighetsägarna drabbas av skada på grund av arbetena, t.ex. om fastighetsägaren tvingas utge nedsättning av hyra till en lokalhyresgäst.

### **När har HG rätt att häva avtalet? (enligt 12 kap)**

Det krävs väldigt mycket och utgångspunkten är att det ska finnas en väsentlig brist i lokalen samt att bristen inte kan avhjälpas utan dröjsmål. Har bristen avhjälpats kan avtalet inte längre hävas.

### **Bör man ha mer tålamod i storstad?**

Ja, rent generellt. Därmed inte sagt att ersättning enligt MB inte kommer att bli aktuellt. Det är svårt att säga, men vår uppfattning är att ett så omfattande projekt som Västlänken inte är orts- och allmänvanligt. Ersättning enligt MB är framförallt en fråga mellan fastighetsägare och verksamhetsutövare (d.v.s t.ex. kommunen eller Trafikverket).

### **Har ni arbetat fram en strategi för hur ni kan komma att agera i denna fråga vad gäller nedsättning av hyra och ersättning i fallet Västlänken?**

Krav på nedsättning av hyra är löpande frågor som vi hanterar nästan dagligen. Frågor kopplade till Västlänken kommer vi få hantera löpande utifrån varje enskilt fall.

### **Har ni tittat mycket på prejudikat? Vilka?**

Det finns praxis som klargör att en hyresgäst kan ha rätt till nedsättning av hyra även om bristen "kommer utifrån".

### **När kan man tillämpa Force Majeure? Kan denna bli aktuell i fallet Västlänken?**

Fastighetsägarna har aldrig varit med om att denna klausul har använts. I fallet Västlänken så går det inte att säga ja eller nej till om den kommer att användas. Hyreslagen är dock som sagt tvingande vilket innebär att det inte går att avtala bort vissa rättigheter för Hyresgästen.

### **När byggarbetena är klara ökar antagligen värdet på fastigheten och det blir väl då möjligt att höja hyrorna för lokalhyresgästerna. Låter det rimligt? Är det många hyresgäster som är medvetna om detta?**

Marknadsmässig hyressättning gäller för lokaler. Det är alltså utbud och efterfrågan som styr, inte fastighetsvärdet.

Exempel på ett fall: Det sätts upp en ny busshållplats utanför en fastighet med en tom lokal innebärande att lokalen får ett mer attraktivt läge än tidigare. Allt fler hyresgäster är intresserade av att hyra lokalen. Det är denna efterfrågan som styr hyressättningen. Detta kan även resultera i att marknadshyran för likvärdiga lokaler i området blir högre.

Datum: 2018-04-24

Tid: 9.00

Plats: Lilla Bommen 4 A

Färdigställandet av byggarbeten kan även få omvänd effekt, d.v.s. fastighetens läge blir mindre attraktivt och därmed kan hyresvärden inte längre hitta hyresgäster som är beredda att betala samma hyra, då går hyresnivåerna ner för dessa lokaler.

## **Bilaga 13 - Intervju Svensk Handel**

Syfte:

“Svensk Handel företräder landets handelsföretag i arbetsgivarfrågor och näringspolitik och man verkar för att stärka handeln och öka medlemsföretagens lönsamhet.” - Vi är intresserade av hur Svensk Handel jobbar med sina medlemmar i fallet Västlänken.

Medverkande:  
Henrik Ekelund.

Intervjuad av: Amanda Eklund.

### **Berätta gärna lite om dig och din roll inom organisationen Svensk Handel.**

Svensk Handel har cirka 10 000 medlemsföretag i sin organisation och närmare 300 000 människor är det som jobbar inom dessa medlemsföretag. Organisationen vilar på två ben; ett ben ägnar sig åt näringspolitiken som påverkar handeln, såsom lagstiftning och skatter. Det andra benet fungerar som en arbetsgivar-service för handelsföretag i alla dess storlekar, alltifrån IKEA till enmansföretag. Henrik är näringspolitisk expert för Svensk Handel i Göteborg och har varit anställd sedan februari 2018. Henrik jobbar bland annat med frågor som rör kompetensförsörjning inom handeln.

### **Svensk Handel företräder lokalhyresgäster och vad gör ni åt de lokalhyresgäster som kommer att ligga i närheten där Västlänken ska byggas? Hur har man agerat i tidigare fall? Ge gärna exempel.**

Det man jobbar med nu är ett förebyggande arbete. Man arbetar med att skapa en uppmärksamhet kring vilka konsekvenser det kan komma att bli av Västlänken och därmed efterfrågar man nu en konsekvensanalys som politiken och andra inblandade aktörer borde ansvara för.

*Hur länge har ni tänkt på detta och när blir detta klart?*

Startskottet för arbetet med denna konsekvensanalys blev när en intervju publicerades den 26 april där GP intervjuar en representant från Svensk Handel. I intervjun uttrycker sig Svensk Handel att man förväntar sig att relevanta parter genomför denna konsekvensanalys, såsom staden och Trafikverket. Man vet inte när denna är klar eftersom man inte riktigt har kommit igång med arbetet ännu. Det är relativt sent att komma med denna analys nu, den skulle ha kommit tidigare från beställaren.

*Hur kommer ni att agera utifrån denna analys?*

Svårt att säga. Det beror på hur resultatet av den mynnar ut, man kan agera opinion och man kan försöka minimera de konsekvenser som har analyserats. Det finns några historiska exempel som man kan titta på där utfallet inte blev så bra, ett av dem är när man byggde om Övre Husargatan. I detta fall informerade staden inte företagen om vad som skulle hända och synligheten för handeln försvann som gjorde att kunderna inte kunde se dem. I detta fall blev det allvarliga konsekvenser av bygget som kunde hanterats mycket bättre och liknande får inte ske igen.

Datum: 2018-05-04

Tid: 10.00

Plats: Drottninggatan 56

I projekt är handeln med i visionens slut, men det är ingen större omtanke för handeln under själva omvandlingen. I fallet med Västlänken är Svensk Handel oroliga över just detta - att man inte ser över konsekvenserna ordentligt innan bygget är igång.

**Vilka lokalhyresgäster har ni varit i kontakt med hittills (i ärendet Västlänken)? Är det många som har vänt sig till er om hjälp? Vad för hjälp kan ni erbjuda?**

Hittills har det varit helt tyst. Många har nog främst vänt sig till sina hyresvärdar. När det gäller de fysiska förutsättningarna är det naturligare att vända sig till fastighetsägaren och detta är nog orsaken till att de inte vänt sig till dem.

*Vad skulle ni säga om någon lokalhyresgäst skulle vända sig till er idag?*

Främst skulle de stötta med juridisk hjälp som är en typ av medlemservice sedan skulle de i vissa fall säkerligen behöva hänvisa till hyresvärderna. Om Svensk Handel skulle se ett större samlat problem vid ett område så har man möjlighet att kunna lyfta detta näringspolitiskt.

**Har ni varit i kontakt med andra parter, såsom fastighetsägare och Trafikverket?**

Inte än, inte sedan Henrik började i februari. Innan Henrik tillträdde sin position har det inte varit någon på plats i Göteborg som har kunnat hantera dessa frågor. Det har varit en paus med det, tills nu. När detta projekt börjar aktualiseras kommer man att ta kontakt med dessa parter.

**På sikt tjänar fastighetsägaren på detta, men har man tagit hyresgästen i beaktning? Exempelvis kan det på flera ställen bli aktuellt med hyreshöjning när bygget är över, hur hanterar ni detta?**

Det förs hela tiden samtal mellan handeln och fastighetsägare, det är samverkande kommunicerande kärn kan man säga. Man ser till att det förs konversationer mellan de två parterna kontinuerligt.

**Ulf Jensen ifrågasätter varför man inte kollektivt samlar ihop hyresgäster och går emot Trafikverket om att få ersättning redan innan bygget drar igång?**

Det kan bli olyckligt att ha den ingången i denna diskussion just nu. Man skulle "måla fan på väggarna" redan nu eftersom man inte vet hur utfallet blir. Utifrån en konsekvensanalys hoppas man att det kan finnas en förståelse för handelns villkor och därmed kan man minimera störningarna. Det är här fokus ligger och därmed kan man också belysa vad som kan göras.

Grunden för Svensk Handels oro kommer från tidigare erfarenhet där man från Göteborgs stads sida har agerat dåligt för företagens villkor i tidigare byggen. Attityden till företagande kan bli bättre från kommunens sida.

Datum: 2018-05-04

Tid: 10.00

Plats: Drottninggatan 56

### **Vad tror ni själva och vad tycker ni om Västlänken?**

Vi är inte emot Västlänken, men handeln måste överleva under tiden. Det finns egentligen två vägar som det kan gå. Ena vägen är att staden och Trafikverket efter en konsekvensanalys kan minimera påverkan för företagarna och handeln och då kan det gå rätt bra. Andra vägen är att staden och Trafikverket agerar som i tidigare fall och då kan det gå illa för många företagare. Man har fortfarande inte valt väg men detta ansvar vilar tungt på Trafikverket och staden. Här kan Svensk Handel försöka driva denna fråga framåt i alla fall.









## Bilaga 19 - Identifiering av lokalhyresgäster - Kvarnberget

Område	Hyresgäst	Verksamhet	Adress	Kontakt	Kommentar
Nordstan	Castellum HQ	Fastighetsbolag	Östra Hamngatan 16	031-60 74 00	
Nordstan	Manheimer Swartling	Advokatbyrå	Östra Hamngatan 16	031-355 16 00	
Nordstan	Skatteverket	Myndighet	Östra Hamngatan 16	077-156 75 67	
Nordstan	Försäkringskassan	Myndighet	Östra Hamngatan 16	077-152 45 24	
Nordstan	Pensionsmyndigheten	Myndighet	Östra Hamngatan 16		
Lilla Bommen	Varvet AB	Digitalbyrå	Östra Hamngatan 1	031-309 60 00	
Lilla Bommen	Elabs AB	Kontor	Östra Hamngatan 1	031-789 00 11	
Lilla Bommen	Göteborgare bar & grill	Restaurang	Östra Hamngatan 3	031-20 30 55	Tillfälligt stängd, bytt ägare
Kvarnberget	Swedish Taste	Restaurang	Sankt Eriksgatan 6	031-13 27 80	
Kvarnberget	Swedish Taste butik & café	Butik & Café	Sankt Eriksgatan 6	031-13 27 80	
Kvarnberget	Nordic Wellness	Gym	Sankt Eriksgatan 6	031-711 24 25	
Kvarnberget	JL Behandlingar	Massage	Sankt Eriksgatan 6	076-797 27 00	
Kvarnberget	Dental Nordic Wellness	Tandklinik	Sankt Eriksgatan 6	0707-849096	
Kvarnberget	Carnegie Investment Bank	Kontor	Sankt Eriksgatan 6	031-743 08 00	
Kvarnberget	Solberg - strategisk kommunikation	Kontor	Sankt Eriksgatan 6	031-771 75 00	
Kvarnberget	Carmenta	Mjukvaror	Sankt Eriksgatan 5	031-775 57 00	
Kvarnberget	MQ Retail AB	Kontor	Sankt Eriksgatan 5	031-388 80 00	
Kvarnberget	Newsec	Kontor	Sankt Eriksgatan 5	031-721 30 00	
Kvarnberget	Acando	Kontor	Sankt Eriksgatan 5	077-150 10 00	
Kvarnberget	Setterwalls Advokatbyrå	Advokatbyrå	Sankt Eriksgatan 5	031-701 17 00	gothenburg@setterwalls.se
Kvarnberget	Frälsningsarmén	Stödboende	Sankt Eriksgatan 4	031-60 45 50	
Kvarnberget	Bommen	Restaurang & bar	Torggatan 1	031-711 16 06	
Kvarnberget	Framsteg AB (Enfo)	Kontor	Sankt Eriksgatan 3	010-333 30 00	
Kvarnberget	Simba	Restaurang	Sankt Eriksgatan 3	031-13 00 02	
Kvarnberget	Playscan	Kontor	Sankt Eriksgatan 3	info@playscan.com	
Kvarnberget	Ensolution	Kontor	Sankt Eriksgatan 3	08 640 70 00	
Kvarnberget	SERNEKE	Kontor	Kvarnbergsgatan 2	031-712 97 00	
Packhusplatsen	Movieline Café	Butik	Packhusplatsen 2	031-774 36 30	
Packhusplatsen	Arkitekturkompaniet	Kontor	Packhusplatsen 2	031-744 90 30	
Packhusplatsen	Aseco AB	Kontor	Packhusplatsen 2	031-743 77 00	
Packhusplatsen	Coompanion/Mikrofonden Väst	Kontor	Packhusplatsen 2	031-7440169	
Packhusplatsen	Evidens AB	Kontor	Packhusplatsen 2	031-10 98 30	
Packhusplatsen	Föreningen Norden	Kontor	Packhusplatsen 2	031-711 58 64	
Packhusplatsen	Statsys AB	Kontor	Packhusplatsen 2	031-773 05 40	
Packhusplatsen	Logikfabriken AB	Kontor	Packhusplatsen 2	070-401 62 34	
Packhusplatsen	Safe shipping Sweden AB	Kontor	Packhusplatsen 2	031-743 77 00	
Packhusplatsen	SBT AB - byggbolag	Kontor	Packhusplatsen 2	031-97 02 80	
Packhusplatsen	Speedman Global Logistics AB	Kontor	Packhusplatsen 2	08-761 00 50	
Packhusplatsen	Stomkon byggprojektering	Kontor	Packhusplatsen 2	031-712 39 60	
Packhusplatsen	Squeed AB - IT konsult	Kontor	Packhusplatsen 2	070-972 38 64	
Packhusplatsen	TILLT/Skånebanan Västra Götaland	Kontor	Packhusplatsen 2	031-60 82 10	
Packhusplatsen	Transaseco AB	Kontor	Packhusplatsen 2	031-60 49 90	
Packhusplatsen	United Shipping Services Ab	Kontor	Packhusplatsen 2	031-743 77 40	
Packhusplatsen	Melin & Fagerberg	Advokatbyrå	Packhusplatsen 3	031-15 45 05	
Packhusplatsen	Offecct	Showroom/Kontor	Packhusplatsen 3	076-626 25 27	
Packhusplatsen	Fredblad arkitekter	Kontor	Packhusplatsen 3	031-10 77 60	
Packhusplatsen	Statens servicecenter	Kontor	Packhusplatsen 3	0771 – 456 000	
Packhusplatsen	Hovrätten för Västra Sverige		Packhusplatsen 6	031-701 22 00	
Packhuskajen	GöteborgsOperan AB	Konserthus	Christina Nilssons Gata	031-10 80 00	
Packhuskajen	GöteborgsOperan Restaurang och OperaBaren	Restaurang	Christina Nilssons Gata	031-13 13 00	
Packhuskajen	SS Marieholm	Restaurang	Packhuskajen 8	031-10 59 65	
Packhuskajen	Kajskjul 8	Konserthus	Packhuskajen 11	031-10 75 50	
Packhuskajen	Cosmospol	Casino	Packhusplatsen 7	020-21 92 19	
Packhuskajen	Maritiman	Museum	Packhusplatsen 12	031-10 59 50	
	<b>Kontaktade lokalhyresgäster</b>				

## Bilaga 18 - Identifiering av lokalyresgäster - Haga

Område	Hyresgäst	Verksamhet	Adress	Kontakt	Kommentar
Rosenlund	Fiskekyrka	Butik	Fisktorget 4	031-13 46 81	
Rosenlund	Komex Eatery Market	Restaurang	Rosenlundsgatan 8	031-13 12 11	
Rosenlund	Boulebaren	Restaurang	Rosenlundsgatan 8	031-303 04 25	
Rosenlund	Kronofogden	Kontor	Rosenlundsgatan 8	077-173 73 00	
Rosenlund	Arbetsmarknad & vuxenutbildning	Kontor	Rosenlundsgatan 8	031-365 00 00	
Rosenlund	GEODIS	Kontor	Rosenlundsgatan 8	010-163 10 00	
Rosenlund	Batterilagret	Butik	Rosenlundsgatan 8	031-743 35 00	
Rosenlund	ICA supermarket	Butik	Rosenlundsgatan 8	031-10 52 90	johan.fristedt@supermarket.ica.se
Rosenlund	The book corner	Butik	Rosenlundsgatan 3	031-41 93 00	
Rosenlund	Boplats	Servicekontor	Rosenlundplatsen 1	031-10 02 50	Mats Ekblad (kommunikation): mats.ekblad@boplats.se
Rosenlund	GBG stads studie- & yrkesvägledning	Kontor	Rosenlundsgatan 2	031-365 00 00	
Rosenlund	DNV GL	Kontor	Rosenlundplatsen 2	08-587 940 00	
Rosenlund	Försäkringskassan	Servicekontor	Hvitfeldtsplatsen 9		
Rosenlund	Pensionsmyndigheten	Servicekontor	Hvitfeldtsplatsen 9		
Rosenlund	Skatteverket	Servicekontor	Hvitfeldtsplatsen 9	077-156 75 67	Kontorschef: Karin Hesslind, karin.hesslind@skatteverket.se
Haga	Salong Domingo	Frisör	Södra Allégatan 15	031-711 66 35	
Haga	Ivelind Design	Kontor	Södra Allégatan 16	031-13 31 13	
Haga	LIVE reklambyrå	Kontor	Södra Allégatan 16	31 13 31 13	
Haga	Bok-makaren AB	Kontor	Södra Allégatan 16	office@bokmakaren.se	
Haga	Björnstäckt fastighetsbyrå	Kontor	Södra Allégatan 16		
Haga	Kronkvist Kommunikation	Kontor	Södra Allégatan 16	0707-603871	
	<b>Kontaktade lokalyresgäster</b>				