**Till:**

Stadsbyggnadskontoret:

sbk@sbk.goteborg.se

Fastighetskontoret:

fastighetskontoret@fastighet.goteborg.se

***Vänligen bekräfta att detta har diarieförts och skicka ärendenummer!***

# SYNPUNKTER på

**Detaljplan för Västlänken, Station Haga med omgivning inom stadsdelen Haga, inom Vallgraven, Pustervik och Vasastaden i Göteborg**

**SBK  BN 0637/11**

**fastighetskontoret FN 6469/12**

# Datum:

# Privatperson:

# Namn:

# Personnumer:

# Adress: e-mail:

# Telefon:

*Eller*:

# Företag /Förening:

# Organisationsnummer:

# Firmatecknare, namn:

# Adress: e-mail:

# Telefon:

#

Saken:
Yttranden har lämnats av bl.a Föreningen Trädplan Göteborg tidigare under samrådskedet

Detta yttrande avser rubricerade granskningshandlingar / ärenden

# Yrkande

* Att planen återremitteras då de synpunkter som Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. framförde i samrådet kvarstår eftersom de inte är beaktade
* att Byggnadsnämnden väntar med att anta detaljplanen till dess Trafikverket eventuellt fått alla nödvändiga tillstånd för projekt Västlänken
* att man tillsätter en oberoende kommission för att utreda ett samhällsekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart alternativ till Västlänken

1. Inledning

Järnvägsplanen har inte vunnit laga kraft utan ska prövas av regeringen vilket pga av de många synpunkterna som inkommit från olika remissinstanser och sakägare tar längre tid än planerat. Mark- och miljödomstolen har ännu inte prövat Trafikverkets ansökan om tillstånd att påbörja arbetet med Västlänken, även detta en lång och tidskrävande process, där utfallet ännu är oklart.

Om Västlänken inte blir av och byggnadsnämnden har antagit detaljplanen för Station Haga med omgivning, kan ett stort problem uppstå. Byggnadsnämnden kommer att etablera byggrätter som inte behövs - men som är till stor skada för kultur- och naturmiljön i hela omgivningen inom stadsdelen Haga, inom Vallgraven, Pustervik och Vasastaden.

I trafikbilagan till detaljplanen för Hagakyrkan står att man planerar att flytta in spåren i Parkgatan mellan Sprängkullsgatan och Viktoriagatan, samt ge plats för bussar och stationsbyggnad. Detta innebär att i princip hela parken försvinner. De illustrationer som följer med i detaljplanen och som sprids i olika reklamkampanjer om Västlänken är helt felaktiga. Här står de gamla träden kvar, samt stora minst 60-åriga björkar (som inte passar in i kulrutmiljön) växer på perrongerna. Varför står stadsbyggnadskontoret m.fl. bakom att ge ut felaktig information?

I föreningen Trädplan Göteborgs m.fl. tidigare yttrande framfördes att detaljplanen för station Haga strider mot bl a Plan- och bygglagen (1kap 1§ och 2 kap 2§, 6§ och 7§) och Miljöbalken (1 kap1§ och 3 kap). Västlänken är även i konflikt med kulturmiljölagen KML 1988:950, statliga byggnadsminnen 2013:558 och Göteborgs Stads Bevarandeprogram, Göteborgs stads Översiktplan samt Grönplan och den nyligen antagna Trädpolicy.

Invändningarna gäller Västlänkens sträckning och stationens läge inom ett område som har stora natur- och kulturvärden och är ett riksintresse för kulturmiljövården. Det gäller också de omfattande trädfällningar / trädflyttningar som det valda läget medför, stationsentréernas placering i Kungsparken, Nya Allén och på Vasagatan, storleken och utformningen av byggnader och platser i anslutning till stationsentréerna, behandlingen av Haga Kyrkoplan både som kulturminne och mycket värdefull rekreationsmiljö mm.

Detaljplanen för station Haga har ett direkt samband med hela projektet Västlänken. Detta yttrande omfattar därför både synpunkter på hela Västlänken och synpunkter på detaljplanen för station Haga.

## 2. Västlänken och detaljplanen

Västlänken är ett gigantiskt infrastrukturprojekt, det utan tvekan största i Göteborg sedan befästningarna runt staden revs på 1800-talet och ersattes av nya hamnanläggningar mot älven och parker längs Vallgraven. Parkerna och alléerna är sedan dess helig mark för göteborgarna och många är de förslag till stora byggnadsprojekt i Trädgårdsföreningen och Kungsparken som tvingats vika för folkviljans motstånd. Västlänken är planerad att skära rakt igenom och oåterkalleligt skada stadens gröna bälte mitt framför Hagakyrkan, vilken tillsammans med omgivande bostadskvarter kommer att drabbas av skador i ännu okänd omfattning av vibrationer och grundvatten. Västlänken är därför helt naturligt en oerhört betydelsefull och känslig stadsmiljöfråga i Göteborg. Att detta är en ödesfråga för Göteborg som parkstad inser en allt större folkopinion. Kärnfrågan är om de beräknade miljövinsterna av Västlänken motiverar de stora konsekvenserna för stadsmiljön, med delvis oersättliga värden som konstituerar mycket av Göteborg själ. Det är därför pinsamt att konstatera hur myndigheterna med halvsanningar och utelämnade fakta försöker blanda bort korten i akt och mening att vilseleda allmänheten. En omfattande propagandaapparat bedrivs av myndigheterna för att fortsatt vilseleda medborgarna att detta politiska prestigeprojekt är samhällsekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart – när det enligt stadens och Trafikverkets egna handlingar bevisats vara motsatsen.

Planförfattarna har tappert i samrådsredogörelsen försökt försvara vad några få politiker

utan teknisk kompetens drev igenom i byråkratin för att liksom Malmö få en egen tunnel.

Endast 1 % av kollektivresenärerna har Hagastationen som målpunkt. Ytterst få boende i Göteborg kommer kunna nyttja Västlänken. Den byggs främst för pendlare från Alingsås och Kungsbacka som dock inte har Haga med omnejd som destination, utan som får betydligt längre restid till viktigaste målpunkten; Drottningtorget och Centralen-området.

 2.1 MKB
Ett projekt av detta slag med omfattande miljöpåverkan skall enligt Plan- och bygglagen (PBL) 4 kap. 2 a§ bedömas enligt Miljöbalken (MB) 6 kap. 12§ och förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) 4§. Upprättad MKB visar att påtaglig skada uppstår på berörda Riksintressen vilket också Länsstyrelsen påpekar.

 2.2 Grön Lunga

Den del av Kungsparken där stationen planeras, påstås inte användas i nuläget och därför anser Trafikverket att det lika gärna kan läggas en station där. Främsta skälet till att denna del av Kungsparken inte används i lika stor grad som andra delar, är för att den avgränsas med ett staket och onödig genomfartstrafik som hindrar människors rörelsemönster. Därför är det inte ett giltigt argument för att förstöra en stor del av denna grönyta. Denna del har lika stort naturvärde som resten av Kungsparken och är en del av den sammanhängande och avgörande gröna lungan i staden, med biotoper och skyddade arter av växt och djurliv. Detta bör kommunen värna.

 2.3 Tillåtlighet

Regeringen har för sin tillåtlighet förutsatt att Trafikverket ska göra allt som är möjligt för att påtaglig skada inte uppstår. Utifrån regeringens tillåtlighetsvillkor bedömer Riksantikvarieämbetet och länsstyrelsen i sina yttranden att Västlänken ger påtaglig skada på riksintresset, särskilt genom stationens utformning innebär större intrång i alléer och parker samt befästningslämningar än själva tågtunneln gör.

Föreliggande detaljplaneförslag ger sådan påtaglig skada att planen ska återremitteras och tillåtligheten upphävas.

 **2.4 Riksintresset**

Trafikverket hävdar att Västlänkens beslutade sträckning är ett riksintresse för kommunikation, vilket ska sammanvägas med riksintresset för kulturmiljövård. Göteborgs stad delar denna uppfattning eftersom politikerna eftersträvar effekter av ”stadsutveckling” som förväntas följa av stationslägena Centralen, Haga och Korsvägen. Emellertid är det knappast sträckningen med stationerna under Göteborg som konstituerar riksintresset utan en lösning ökar kapaciteten på Göteborg C, så att tågtrafiken fungerar långsiktigt. Inga sådana alternativ har i verkligheten utretts på allvar eftersom Göteborgs stad i överenskommelse med dåvarande Banverket hindrat detta efter politiska påtryckningar.

Att Trafikverket i förhand utnämner Västlänken till ett riksintresse – innan den är byggd går emot gängse regelverk. Endast färdigbyggda infrastrukturprojekt bör förklaras som riksintresse. Därmed kan kommunen anses ha argument för att försvara att påtaglig skada ej sker på riksintressena, Göteborgs innerstad inkl lämningar av befästningar.
Tunneln innebär omfattande påverkan på dessa riksintressen. Ett stort antal övriga plaster faller under Miljöbalkens 1 kap 1§ vilka skyddas av bestämmelser i 3 kap. 6§. Trafikverket försöker genom att få stationen i Haga klassificerad som Riksintresse att undkomma Miljöbalkens skyddsregler.

## 3. Definition av nollalternativet

Beträffande nollalternativet står i MB 6 kap §7 punkt 4 *”en redovisning av alternativa platser, om sådana är möjliga, samt alternativa utformningar tillsammans med dels en motivering varför ett visst alternativ har valts, dels en beskrivning av konsekvenserna av att verksamheten eller åtgärden inte kommer till stånd”.*

NOLLALTERNATIVET skall vara Göteborgs Översiktsplan 2009 framskriven till situationen år 2030 men utan Västlänk. Då jämförs Haga och Korsvägen med i princip dagens situation. När det gäller Centralen så måste man självklart lösa kapaciteten på annat sätt utan Västlänk och då kan Förstärkningsalternativet med fler spår eller andra ej utredda alternativ.

I den presenterade MKB:n sägs *”Konsekvensbedömningarna är baserade på de byggmetoder, etappindelningar och genomföranden som beskrivs i denna MKB, och som ligger till grund för planeringsarbetet med järnvägsplanerna. När konsekvenserna för miljön beskrivs finns ett så kallat nollalternativ, det vill säga hur ser staden ut i framtiden* ***om järnvägsförslaget inte byggs****. Alla analyser och konsekvenser jämförs mot nollalternativet. I Olskroken planskildhet och Västlänkens miljökonsekvensbeskrivning är det* ***år 2030 som är jämförelseår.****”*

Nollalternativet är en jämförelse där Västlänken inte byggs och hur staden ser ut i framtiden dvs år 2030. Den handling som beskriver Göteborg år 2030 är ”Översiktsplan för Göteborg”, antagen av kommunfullmäktige 2009-02-26. I denna ÖP finns de politiska ambitionerna för år 2030 tydligt angivna. I den kortfattade sammanfattningen av ÖP:n nämns Västlänken under pkt 8 Förändrat transportbehov. Citat:

*”Transporter med bil och lastbil ökar kraftigt. Denna ökning skapar trängsel och försämrad luftkvalitet varför kollektivtrafiken behöver ta en ökad andel av trafiken. Målet är att skapa en trafik- och bebyggelsestruktur som anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle med god tillgänglighet och en säker trafikmiljö. I projektet K2020 pågår ett arbete som har som mål att öka kollektivtrafikresandet. För att nå målet krävs ny kollektivtrafikstruktur för Göteborg med* ***fler spårvägsförbindelser över älven*** *och att busstrafiken flyttas ut från Brunnsparken till* ***en cityring i Allén****. En satsning på järnväg är nödvändig för Västsveriges tillväxt. (En utbyggnad av Västlänken är viktig för att öka kapaciteten och ge möjligheter till fler direktresor.)*

I ett nollalternativ faller Västlänken bort dvs den sista meningen strykes. Den meningen har satts inom parentes vilket innebär att övrig text gäller som ett nollalternativ. Nollalternativet för år 2030 är att fler spårvägslinjer anläggs över älven och att busstrafiken flyttas ut från Brunnsparken till en **cityring** **i Allén**. En satsning på järnväg är nödvändig för Västsveriges tillväxt. Hur detta skall lösas i ett nollalternativ blir då en fråga att redovisa. Enligt ÖP:n ligger målet fast att ”en satsning på järnväg är nödvändig”.

Om man inte bygger Västlänken eller de alternativ som olika järnvägsutredningar presenterat måste självklart något annat göras för att uppnå målet ”en satsning på järnväg är nödvändig”. Det finns minst tre alternativ som inte medtagits i Trafikverkets utredningar:

* pelarslinga över stationsområdet (lösning A)
* station i Olskroken (lösning B)
* station i Gårda (lösning C)

Nollalternativet bör därför vara en jämförelse av Västlänken med dessa alternativ. I övrigt gäller den av kommunfullmäktige antagna ”Översiktsplan för Göteborg” från 2009 som nollalternativ

I ÖP:n föreslås att busstrafiken flyttas ut från Brunnsparken till en cityring i Allén. Denna skall då ingå i nollalternativet i MKB:n. År 2030 finns självklart eldrivna bussar som kan åka runt i en cityring med 2-3 minuters tidsintervall. Detta är ett utmärkt alternativ som föreslås i ÖP:n och som kraftfullt skulle kunna avlasta Göteborgs trånga Citykärna från privatbilar och bussar.

Kapaciteten vid Brunnsparken ökas väsentligt om alla bussar enbart går i Allén. En cityring enligt ÖP:n (nollalternativet) blir då Centralen – korsningen Avenyn/Allén – Haga – Järntorget – Skeppsbron – Operan – Centralen. Genomgående biltrafik tas då bort från Allén. Parkgatan blir lokalgata till Vasastaden.

Eftersom förslaget är förankrat i ett fullmäktigebeslut kan det byggas omedelbart och kräver inga andra investeringar än trafikomläggningar. En annan fråga är varför inte denna cityring redan har byggts i enlighet med KF:s beslut i ÖP:n. Då hade en station i Haga varit helt onödig och Västlänken kunde ha fått en betydligt rakare sträckning.

## 4. Stadsutveckling

Västlänken hindrar en stadsutveckling inom Centralenområdet och Gullbergsvass (CG-området) vilket är tvärtemot vad som beskrivs i redovisad MKB. Om Västlänken inte byggs kan i nollalternativet förutom FÖRSTÄRKNINGSALTERNATIVET något av lösningarna A, B eller C vara förverkligade till år 2030. Dessa lösningar ger följande resultat.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Lösning | Bostäder100 kvm BTA/lgh | Arbetsplatser20 kvm BTA/plats | Markvärde  |
| ABC | pelarslingastation Olskrokenstation Gårda | 10.00010.00020.000 | 20.00020.00030.000 |  9 mdr 9 mdr16 mdr |
|  | Västlänken |  2.500 | 14.000 |  4 mdr |

Merparten av marken ägs av Jernhusen och Göteborg Stad. Frågan uppkommer självklart om de ovan angivna enorma markvärdena skall gå ner i dessa parters fickor eller användas till järnvägstrafikens lösning. Den frågan finns inte behandlad i Järnvägsplanen. Lösningarna A, B och C skulle helt kunna finansieras av de markvärden som uppstår.

Norra Masthugget och Skeppsbron kan utvecklas även om Västlänken inte byggs och försörjas med tex elbussar eller spårvagnar för cityslinga som beskrivs ovan.

## 5. Samhällsekonomi

Samhällsekonomin behandlas inte på ett tillfredsställande sätt för projektet. I nedanstående analys som finns i rapport ”Västlänken och alternativen” redovisas några nyckeltal i 2009/2013 års kostnadsnivå och miljarder kronor

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Västlänken | Nollalternativ mdr |
| A | B | C |
| Investering inklOlskroken (år 2009)Nettonuvärde (år 2013) Nettonukvot (år 2013) | 22,0-6,7 -0,24 |  11,0+ 2,4+ 0,17 |  8,0+3,2+0,32 |  14,0- 1,7- 0,10 |

Som underlag för beräkning av nettovärdet har restider för järnväg, buss, spårvagn och biltrafik beräknats enligt Trafikverkets metoder till nivå för 2013 och jämförts med en uppräknad investeringskostnad för samma år.

Nollalternativen ger en klart överlägsen samhällsekonomi. Även Riksrevisionen har kommit fram till att Västlänken inte är samhällsekonomiskt motiverad. Den är i hög grad ett politiskt projekt som inte vilar på varken ekonomisk eller tekniskt vetenskapligt uppbyggd samhällsanalys. Allt fler människor förstår detta och därför hjälper inte Trafikverkets och kommunens glättiga broschyrer.

## 6. Kulturmiljön

Nollalternativen kommer inte i konflikt med kulturmiljön medan **Västlänken våldför sig på Göteborgs Stads historia på ett okänsligt och miljödestruktivt sätt.** Kulturmiljön finns dokumenterad av mycket kompetenta personer. Dock framgår det inte någonstans vad dessa personer anser om övergreppen.

MKB:s detaljerade redovisning kan tolkas som att det vore godkänt av experterna. Här krävs ett oberoende expertutlåtande eftersom nuvarande MKB är en partsinlaga. Stadsbyggnadskontoret och Trafikverket har vid olika föredragningar hävdat att Västlänkens korridor är ett riksintresse som är viktigare än Göteborgs Stads alla riksintressen. Med vilken rätt kan dessa parter hävda detta? Vem är domare i den bedömningen. Länsstyrelsen har tydligen tagit på sig domarrollen eller är det ett resultat av påtryckningar från politiker.

I stort sett hela centrala Göteborg omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Miljöbalken 3 kapitel 6§ anger att *”Mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön”.*

Enligt regelverket ska det vara 10 meter upp till ovanliggande byggnader – men under residenset är det bara 7 meter. Detta innebär att det är garanterat att det kommer att spricka och ge stora sättningar i detta 1600-talshus. Hur kan detta vara tillåtet?

Folkets röst angående Västlänkens övergrepp på stadsmiljön har politikerna inte lyssnat på. Det är först nu som Göteborgarna i detalj får möjlighet att tycka till om detta projekt som pågått från 1987 sedan centerpartisten Rune Thorén föreslog tågtunnel Centralen – Järntorget – Korsvägen. Då säger i GP 9 september 1987 SJ:s chefsgeotekniker Allan Ekström: **”En djärv och flott tanke, men fullständigt orealistisk”.**

Här är några av de kulturobjekt som Västlänken påverkar:

* Riksintresset Innerstaden Göteborg 02:01 – 05, som är hela stadskärnan
* Fornlämningen Göteborg 216:1 som är stadslager med bevarade kulturläger och befästningslämningar från 1620-talet och framåt
* Fornlämningen 135:1 Skansen Lejonet
* Johannebergs Landeri
* Göteborg 69:1, boplats vid Skår
* Slottsskogen – Botaniska Trädgården – Änggården 02:7 berörs av servicetunnel
* Befästningslämningen Gbg 216:1a – 1f
* Kulturmiljöobjekt K1 – K66. bland dessa 66 objekt kan särskilt nämnas Broströmia, Stora Bommens Bro, Residenset, Lilla Torget, Feskekörka, Nya Allén och Kungsparken, Haga Kyrkoplan, Hagakyrkan, Samhällsvetenskapliga biblioteket, kvarteren Bajonetten, Sabeln, Prajonen, Laddstaken, Alen, Boken, Apeln, Enen, Furan, Landalaskolan, Hvitfeldtska Gymnasiet, Annedalskyrkan, Lorensberg villaområde, Götaplatsen, Renströmsparken, Liseberg, Örgryte gamla kyrka etc, etc
* Sträckan Rosenlund och Haga kyrkoplan innebär periodvis öppna schakt under sju år. Stort intrång i den kulturhistoriska miljön.
* Västlänken har ett 50-60 meter brett schakt genom bastion Christina Regina och anslutande vallgrav och fältvall. Stora kulturhistoriska, pedagogiska och vetenskapliga värden går för alltid förlorade.

Västlänkens påverkan på stadens riksintressen under byggskedet är alarmerande särskilt med tanke på den marginella nytta en station i Haga ger.

Nollalternativen med en ringbuss i Allén ger kortare restid för merparten av kollektivresenärerna för att komma till Haga. Även Hagastationens närområden som Vasastaden, Masthugget, Kungshöjd får kortare restid med en ringbuss kopplad till Centralen och spårvagnsnätet.

Västlänken är i konflikt med kulturmiljölagen KML 1988:950, statliga byggnadsminnen 2013:558 och Göteborgs Stads Bevarandeprogram

## 7. Naturmiljön (kap. 9 i MKB:n)

Nollalternativen har marginell inverkan på naturmiljön. Västlänken har mycket stor påverkan med stor påtaglig skada och irreversibla konsekvenser. Minst 500 träd kommer att avverkas eller utsättas för tveksam flyttning. Träd vid Haga kyrkoplan, i nya Allén och invid Haga Kyrka måste tas bort. Cirka 200 träd i detta unika parkområde berörs. Norra delen av Haga Kyrkoplan (K31) som är skyddat som Kyrktomt enligt KML 4 kapitlet kommer att förlora 10 äldre träd. Intrånget får stora negativa konsekvenser då kopplingen mellan Haga Kyrkoplan och Kungsparken försvagas. Hagakyrkan och Biblioteket påverkas av sprängningar som ger skador på fasader, fasaddetaljer och interiörer. Experterna säger att Hagaområdets höga kultur- och miljövärden utsätts för omfattande negativ påverkan av Västlänksprojektet.

På plankartan anges beteckningen (n 1) med skyddstext ” Träd som berörs av markarbeten ska flyttas eller ersättas ”. Då många av dessa träd är omöjliga att flytta eller ersätta så ger planen falska löften att det går att rädda träden. Samma falska information ger Illustrationsritningen undertecknad av planchef Birgitta Lööf och planarkitekt Sandra Trzil.

Stora träd illustreras där det är omöjlig att ersätta. En tjänsteperson ska vara saklig och kompetent inom sitt ansvarsområde.

Nedan redovisas de mest värdefulla objekt och miljöer som förstörs av Västlänken.

* objekt N67, N73, N76, N78, N134 i Kungsparken är en del i det stora grönstråket som löper från Trädgårdsföreningen till Järntorget. I Kungsparken finns unika trädmiljöer med högsta miljövärde (klass 1A). Äldre lövträ, lavfloran, grova träd, hålträd, rödlistad alm. Trädmiljöerna bedöms enligt experterna ha en mycket stor känslighet för exploatering och förändring
* Haga Kyrkoplan med den stora almen (N93) som har högt naturvärde (klass 1B) liksom de två kvarvarande almarna i den södra allén. Samtliga träd med stora kvaliteter för naturmiljön finns i norra delen av Haga Kyrkoplan.
* Området kring Alléstråket och Haga Kyrkoplan har stort värde för fågellivet bl.a den skyddade turkduvan. Nordisk fladdermus, dvärgfladdermus och stor fladdermus finns här. Ädellövträden skapar en rik moss- och lavflora och flera rödlistade insekter bidrar till den höga naturvärdesklassningen.
* Fogelbergsparken och Medicinarebergets västra och norra branter har naturskogsartad ekskog
* Parkmiljön (N109, N110, N119, N120, N121, N169) väster om Korsvägen kring Johannebergs Landeri har stora äldre träd av högt naturvärde bl.a. tre stora gamla lindar och två stora gamla bokträd. Öster om Landeriet finns värdefulla askar och lönnar. Ovanför södra Landerimuren finns ett skogsparti med ask, alm, lind och lönn av stort naturvärde. Sydost om Landeriet (N121) växer alm, lönn och en stor gammal lind. Störst värde här har den stora asken och höstkastanjen öster om Landeriet.
* Längs Södra vägen finns en allé (N169) med prydnadskörsbär (klass 1A) med rödlistade lavar bl.a. fridlyst getlav.
* Servicetunnlar som mynnar ut i Södra vägen drabbar mindre parkområden med grövre träd samt den rödlistade tvåtandad spolsnäcka (NT).
* Lisebergs ädellövskog (N106) i den kuperade nordvästra delen har påtagligt naturvärde (klass 2). Här finns gamla ädellövträd varav alm och ek har högt naturvärde (klass 1A).
* Öster om Liseberg är det tänkt att Västlänken ska passera Mölndalsån som är vandringsled för lax och havsöring. Lekområden för dessa fiskar är känsliga för sedimentation. Växtplatser finns här även för knölnate. Ån med närområde har klass 2 i skyddsvärde.
* Två skogsområden vid Almedal (N31, N35) har högt (klass 1A) och påtagligt (klass 2) i naturvärde. Skogsområdenas ädellövskog med gamla träd har ovanliga arter av lavar. Värdefullt område för fågellivet bl.a mindre hackspett.
* Parkområdet vid Bergslagsbanans stationshus (N163) domineras av äldre träd som alm, oxel, lind, lönn och kastanj med påtagligt naturvärde (klass 2). En almallé finns längs Kruthusgatan.
* Östra sidan av Nordstan utmed Nils Ericsonsgatan finns en biotopskyddad lindallé med påtagligt naturvärde (klass 2).
* Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen (del av Vallgraven) har påtagligt naturvärde (klass 2) för här finns asp (NT) och rödlistad ål (CR)
* Nya Allén, Norra Allégatan, Vasagatan (N135a) och Rosenlundsgatan finns rikliga förekomster av hotade och sällsynta arter av lavar och vedsvampar.

I Haga kommer ca 200 träd av olika ålder, storlek och art påverkas av Västlänken. Trafikverket kommer att utreda vilka träd som avverkas eller flyttas, men analysen i MKB:n utgår från att alla berörda träd avverkas. Det finns inga indikationer på att det är möjligt att med lyckat långsiktigt resultat flytta de största skyddsvärda träden. De träd som redan nu förberetts för flytt, dvs fått rotkartering, uppvisar redan skador och ett försämrat hälsotillstånd.

Trafikverkets bedömning i avseende Korsvägen är att alla träd inom arbetsområdet kommer att försvinna.

Norra delen av Liseberg påverkas av ett öppet schakt där ca 10 äldre träd avverkas varav den rödlistade arten ask samt alm.

Vid Almedal behöver 10-15 stora äldre träd avverkas.

Träden i Bergslagsbanans stationspark och längs med Kruthusgatan hamnar inom eller intill schaktet och måste avverkas.

Detta är endast ett fåtal av alla de träd som kommer att avverkas eller långsamt dö pga av grundvattenförändringar, vibrationer och annan inre och yttre påverkan. Trafikverket uppger att 550 planterade träd kommer påverkas – till detta kommer minst lika många vilda träd som inte planterats, kartlagts eller ingår i någon skyddsplan.

## 8. Rekreationsområden

Under byggskedet påverkas parker och offentliga platser genom stora öppna schakt och omkringliggande inplankade byggarbetsplatser med byggbodar, upplag och arbetsmaskiner Långa ramper behövs för att lastbilar skall komma upp och ned ur schakten. Ett 30 meter djupt schakt behöver en ramp på 300 meter (lutning 1:10) vid Hagastationen för att få upp schaktmassorna.

Sträckan Skansen Lejonet – Centralen – Operan – Residenset, Rosenbad – Haga Kyrka, Korsvägen och Liseberg blir öppna schakt.

Dessutom kommer det att vara buller och störningar pga av arbeten och mängder av transporter dagligen mellan kl 7 till 22, samt vardagar mellan kl 7 till 19.

Följande värdefulla rekreationsmiljöer påverkas, vissa med påtaglig skada och irreversibla konsekvenser för natur- och kulturmiljön.

* Bergslagsbanans stationspark
* Kanaltorget vid Älvrummet med konstgräsytor
* Packhuskajen (Operan, Maritiman, Kasino Cosmopol mm)
* Kungsparken, Nya Allén och Rosenlund
* Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen
* Haga Kyrkoplan
* Feskekörka med kajytor
* Fogelbergsparken
* Grönområde kring Landala Vattentorn
* Grönområde nedanför Norra Guldheden
* Koloniområde vid Landala
* Grönområde mellan Psykologiska Institutionen och Annedalskyrkan
* Grönområde kring Fjäderborgen
* Lekplats vid Malmstensgatan
* Park vid Vasa Konsthall
* Park mellan Hvitfeldtska och Landsarkivet
* Renströmsparken
* Korsvägen och Johannebergs Landeri
* Universeum med damm och lekytor
* Liseberg med Lisebergsteatern, Lisebergshallen, Rondo, Parkens huvudrestaurang och Stora scenen
* Mölndalsån
* Naturområde i Jakobsdal
* Carlanderska Parken
* Naturområde vid Almedals/Lackarebäck

Alternativen till Västlänken kan bevara nuvarande parker och grönområden, som då kan utvecklas på ett naturligt sätt och berika rekreations- och friluftslivet. Området kring Centralen kan då exploateras mycket tidigare än 2026.

De stora schakten, transporterna, begränsad framkomlighet för fotgängare och cyklister, buller, vibrationer och byggdamm berör många människor under lång tid. För många äldre människor i Haga, Kungshöjd, Vasastaden, Lorensberg, Korsvägen blir det sista minnet av Göteborg som ett totalt byggkaos. För många barn blir detta den enda barndom de kommer att minnas. De sociala och mänskliga konsekvenserna är stora. Försämring på folkhälsan kommer att vara avsevärd.

För barnen försvinner värdefulla lekplatser och rekreationsytor. Buller och luftföroreningar sänker omgivande stadsmiljöers livsbetingelser på ett mycket negativt sätt under minst nio år.

## 9. Förorenade områden

Föroreningar finns i marken utmed hela sträckan Olskroken – Centralen – Packhuskajen samt vid Liseberg- Almedal. Det finns 330.000 m3 fyllnadsmassor i marken varav 75-90% har föroreningshalter högre än Naturvårdsverkets generella riktlinjer. Under byggskedet kommer många människor att påverkas av dessa gifter.

I Nollalternativen kommer vid exploatering av området inom Centralenområdet och Gullbergsvass att behövas marksanering. Övriga delar som skulle beröras av Västlänken kan lämnas orörda. Vid flytt av förorenade massor drabbas omkringliggande områden och spridning kan ske via luften genom damning vid transport eller gasavgång av lättflyktiga föroreningar. Inläckande grundvatten kan göra att giftiga föroreningar sprids. Byggarbetare behöver skyddsutrustning när de arbetar i de djupa schakten med giftiga föroreningar. Vad händer med de som bor eller arbetar i anslutning till schakten och som dagligen kommer att påverkas av föroreningar?

## 10. Ytvatten

Ytvattendrag som påverkas av Västlänken är Göta Älv, Fattighusån med utlopp via Rosenlundskanalen, Mölndalsån (uppströms Gårda dämme), Gullbergsån (nedströms Gårda dämme) och Säveån. Rivö fjord som är kustenvattenområde vid Göta älvs mynning kan också påverkas.

Trafikverkets avsikt är att ytvatten som samlas i schakten skall ledas till behandlingsanläggningar innan det släpps ut i ovannämnda vattendrag. Gifter i vattnet kan komma från tidigare förorenade massor men vid bergtunnelarbete kan vatten förorenas med olja, borrkoks och sprutbetongrester. Höga kvävehalter och höga pH-värde kan orsaka höga koncentrationer av ammoniak som är giftigt för fiskar och andra djur.

Hur sprängämnen hanteras är avgörande för hur höga kvävehalterna blir. Vid arbeten i Mölndalsån kan föroreningar som varit bundna i sedimenten frigöras och gå in i vattenekosystemet. Spol- och släckvatten samt dräneringsvatten kommer att ledas till Västlänkens lägsta punkt för att förhoppningsvis renas och släppas ut i Rosenlundskanalen.

## 11. Grundvatten

När tunneln byggs leds eller pumpas vatten bort vilket leder till att grundvattennivån sjunker. Hus och anläggningar i Göteborg är i regel grundlagda på träpålar i leran. Det är högst troligt att träpålar ruttnar om syre tillförs vilket ger sättningsskador eller husras.

Riskobjekten omfattas av grundvattenberoende byggnader och konstruktioner, naturvärden, brunnar mm. En fullständig lista över riskobjekt skall tas fram när tillståndsansökan för vattenverksamhet skall lämnas in. Byggnader och naturmiljöer som är känsliga för grundvattensänkning är följande

* Göteborgs Central
* Östra Nordstan
* Byggnader runt Haga Kyrkoplan
* Naturmiljön vid Haga Kyrkoplan, Kungsparken och Nya Allén
* Byggnader norr om Korsvägen och Örgrytevägen

## 12. Buller

Nollalternativen påverkar marginellt grundvattnet, ljud, stomljud och vibrationer.

Det är främst under byggskedet som det uppstår påverkan från buller och vibrationer. Orsakerna är:

* Byggbuller, vibrationer och stomljud från arbetsmaskiner i anslutning till schakt, tunneldrivning och sprängning
* Pålning, spontning och schaktning
* Ökade bullernivåer på grund av trafikomläggningar och transporter
* Vibrationer från tunga transporter av massor som berg och lera
* Buller från vägtransporter till och från byggarbetsplatser

Byggbuller på över 70 dB(A) kommer att förekomma runt Skansen Krona, utmed Packhuskajen, Kvarnberget, Kungshöjd, Haga, Vasastaden, Korsvägen och Örgrytevägen.

Vägtransportbuller utmed transportvägar kommer att uppstå vid södra Älvstranden, Hagaområdet, Vasagatan, Vasaplatsen, Nya Allén, Parkgatan, Korsvägen, Chalmersområdet, Johanneberg och Almedal.

Risk för vibrationer finns främst runt Packhuskajen, Hagakyrkan, Korsvägen, Örgrytevägen och Kallebäck.

Stomljud i driftskedet kommer drabba ett stort antal fastigheter i en zon på ca 200 meter utmed Västlänkens sträckning. Drabbade fastigheter är Göteborgsoperan, Kvarnberget, Kungshöjd, Haga, Vasastaden, Landala, Kapellplatsen, Götaplatsen, Lorensberg, Korsvägen, Liseberg och Skår.

Nollalternativen ger begränsade problem av det här slaget jämfört med Västlänken.

## 13. Luftkvalité

Många bostadsområden får sämre luftkvalité på grund av ökade utsläpp från byggtrafikens transporter och omledning av annan biltrafik. När tunneln byggs påverkas luften av kvävedioxid vid sprängning. Ökade partikelhalter i närheten av utsläppspunkter vid tunnelns ventilationssystem kommer att uppstå.

## 14. Stadsbild

Under byggskedet kommer schakt, byggplank, kranar, lastmaskiner, masstransporter att dominera stadslivet och gatuperspektiven på ett påtagligt negativt sätt. Det kommer även att orsaka påtaglig skada på kulturhistorisk miljö och stadsbilden längs stora delar av den planerade sträckningen av Västlänken.

Hur garanterar kommunen att stor påtaglig skada kommer att undvikas?

## 15. Trygghet

I trafikbilagan till detaljplanen står bla att argumentet mot att lägga en uppgång vid Smyrnakyrkan är att det blir för långa, mörka och otrygga gångar under jorden. Detta argument borde gälla för hela Västlänken och alla dess stationer. Detta gäller än mer då Västtrafik eh planerar någon bemanning, eftersom resande-underlaget ej är tillräckligt stort.

Det finns statistik och vetenskapliga undersökningar från bla Stockholm att tunnelbanestationer är ett nav för kriminell verksamhet och asociala grupperingar.

Därtill kommer terrorrisken. En station i ett grönområde är därför helt olämpligt.

Detaljplanen saknar denna analys utan ser stationen i ett romantiskt skimmer utan förankring i stadens kriminella verklighet.

## 16. Detaljplan station Haga

Efter samrådet för station Haga har vissa revideringar av planen gjorts men våra invändningar kvarstår. De negativa effekterna av det planerade stationsbygget framstår nu ännu tydligare än tidigare.

 16.1 Parkanläggningar och alléer

Nya Allén, Kungsparken och Haga Kyrkoplan är alla mycket värdefulla delar i ett riksintresse för kulturmiljövård. I planen finns bestämmelser som avses ge skydd för områdets natur- och kulturvärden. Illustrationsritningen som ingår i planhandlingen ger också intrycket att en relativt stor andel av de befintliga träden kommer att finnas kvar efter bygget av stationen men av plankartan och beskrivningen framgår att många saknar skydd.

Planen har en bestämmelse som anger att ”träd får inte fällas och ska vid markarbeten skyddas”. Den omfattar dock endast ett par träd och de för miljön mycket karaktäristiska äldre träden vid vägen som leder från Parkgatan fram till Haga Kyrkan har till exempel inte detta skydd.

För de flesta parkträden gäller bestämmelsen ”träd som berörs av markarbeten ska flyttas eller ersättas”. I Nya Allén kommer ett stort antal träd enligt planen att ersättas med nya och för en del väster ut sägs att de eventuellt ska planteras med större mellanrum än tidigare. Även om marklov krävs för trädfällning inom hela planområdet kommer således en stor andel av träden att försvinna och det är mycket oklart vilka av områdets träd som kommer att få leva vidare.

 16.2 Entréer och stationshus

Inom området Nya Allén / Kungsparken placeras två entréer. I dessa lägen omfattar planen en byggrätt för ”stationshus” som inte bara innehåller entréutrymmen och som också omges av anslutande hårdgjorda ytor. Båda innebär påtagliga intrång i den värdefulla miljön, särskilt genom byggnadernas storlek.

Intill Nya Alléns västra del, framför bostadskvarteret Bajonetten, omfattar planen en trappa till ett cykelgarage under mark och en hårdgjord yta intill. Det är också ett intrång i alléstråket och en anläggning som har negativ påverkar på denna viktiga del av kulturmiljön i Haga.

 16.3 Stationsentré i söder / Rivning inom Handelshögskolan

Handelshögskolans kvarter är en del av ett riksintresseområde för kulturmiljövård. 1950-talsbyggnaden med ett höghus i åtta våningar och en lägre del med två våningar ingår i kommunens bevarandeprogram. Byggnaden tas också upp och beskrivs i ”Moderna Göteborg”, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse (remissversion 2015-08-14). Ur beskrivningen:

”Handelshögskolan visar på 1950-talets arkitektoniska ideal och är ett representativt exempel på arkitekten Carl Nyréns arkitektur. - Intressant är … hur Nyrén genom lågdelens låga höjd sparat vyer mot Skansen Kronan från Vasagatan. Mellan tegellängorna och gatan finns en gräsyta, stadsrummets karaktär av park mellan Haga och Vasastaden skulle behållas.”

De nu föreslagna planbestämmelserna medger att lågdelen ersätts med en större nybyggnad. Det innebär att tegelbyggnaden med sin omsorgsfullt utformade exteriör och interiör rivs och att ytterligare en grönyta med träd inom planområdet försvinner. Som ersättning uppförs ett byggnadskomplex med en del som har åtta våningar. Det nya ”höghuset” kommer att störa sikten västerut mot Skansen Kronan och även påverka miljön vid Haga Kyrkogata.

Ett av motiven till denna förändring är enligt planbeskrivningen att ”det gör det möjligt att integrera station Hagas södra uppgång i kvartersstrukturen, vilket minimerar intrång i den känsliga kulturmiljön”. (Planhandling juni 2016, sid 48.) Enligt vår uppfattning ger den föreslagna förändringen och det nya höghuset istället en stor negativ effekt på områdets kulturmiljö och minskar ytterligare möjligheten att bevara områdets nuvarande kvaliteter.

## 17. Sammanfattning

Den förslagna detaljplanen innebär, om den genomförs, att området genomgår en genomgripande förändring vad gäller utseende och karaktär.

**Platsens naturvärden, kulturhistoriska värden och rekreationsvärden kommer att minskas och delvis förstöras för alltid.**

En stor andel av norra delens träd och grönska försvinner och stationsbyggnader tillsammans med hårdgjorda ytor blir dominerande inslag stadsbilden. I söder rivs en kulturhistoriskt värdefull byggnad och ett nytt ”höghus” uppförs.

Sammantaget visar detta att planen inte tar hänsyn till områdets unika kvaliteter och att den därigenom strider mot flera bestämmelser bland annat i Plan- och Bygglagen och Miljöbalken.

**Stationsläget bör därför omprövas och istället för den framtagna planen, bör en ny plan, som går ut på att säkerställa områdets unika värden, tas fram.**