



Till:

Stadsbyggnadskontoret:

sbk@sbk.goteborg.se

Fastighetskontoret:

fastighetskontoret@fastighet.goteborg.se

SYNPUNKTER på

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

Stadsbyggnadskontoret BN 0637/11

Fastighetskontoret FN 6469/12

Bilagor som har relevans för Trädplan Göteborgs yttrande om detaljplanen:

- 2. Miljö kvalitetsmålen och trädens funktion i stadsmiljö** (Trädplan Göteborgs mfl Överklagan av Trafikverkets fastställelse av järnvägsplan för Västlänken, Göteborgs och Mölndals kommuner, Västra Götalands län, ärendenummer TRV 2015/75002)
- 5. Negativ påverkan på riksintressen för kulturmiljövård** (Trädplan Göteborgs mfl Överklagan av Trafikverkets fastställelse av järnvägsplan för Västlänken, Göteborgs och Mölndals kommuner, Västra Götalands län, ärendenummer TRV 2015/75002)

Datum: 2016-10-04

Klagande:

Föreningen Trädplan Göteborg:

Organisationsnummer: 802469-6950

Firmatecknare: Barbara Lindell

Adress: c/o Lindell, N. Fogelbergsg. 9a, 411 28 Göteborg

e-mail: tradplangoteborg@gmail.com

Telefon: 0709 – 90 13 59

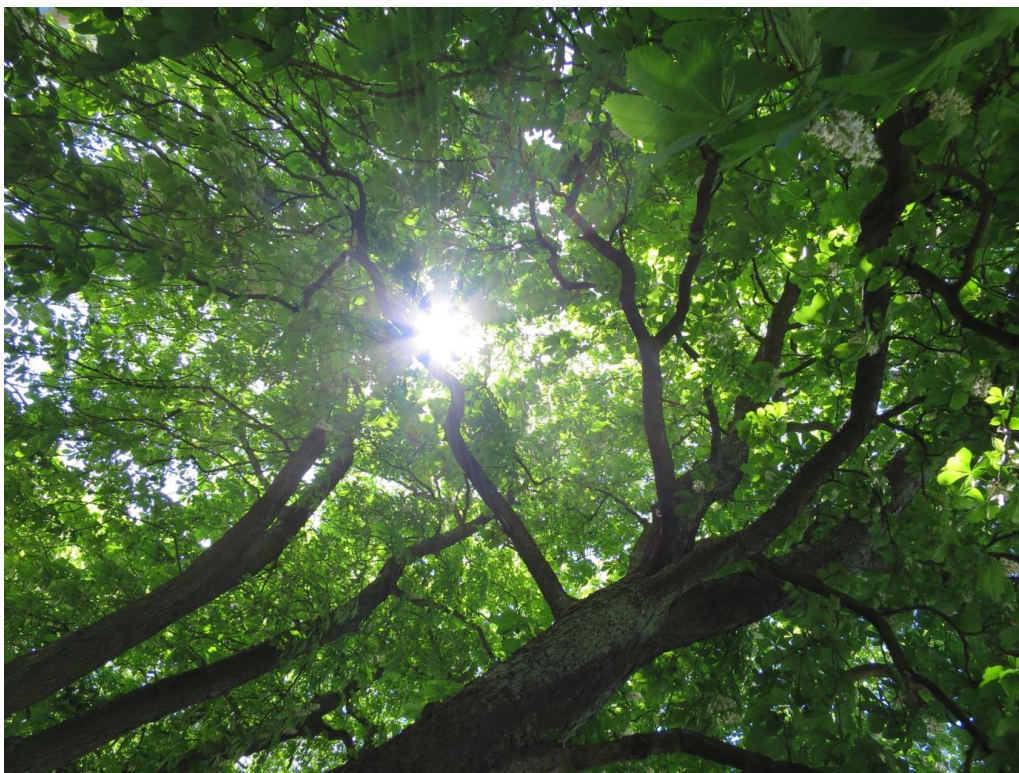
Saken:

Yttranden har lämnats av bl.a Föreningen Trädplan Göteborg tidigare under samrådskedet. Detta yttrande avser rubricerade granskningshandlingar i ärendet.



Yrkande

- Att planen återtas för omarbetning då de synpunkter som Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. framförde i samrådet inte är beaktade och därmed kvarstår
- att byggnadsnämnden väntar med att anta detaljplanen till dess Trafikverket eventuellt fått alla nödvändiga tillstånd för genomförande av projekt Västlänken
- att man låter en oberoende kommission utreda ett samhällsekonomiskt, miljömässigt, socialt hållbart och medborgar-förankrat alternativ till Västlänken



1. Inledning

Detaljplanen för station Haga innebär den största samlade negativa miljökonsekvensen av hela projektet Västlänken – och en av de största miljökatastroferna i Göteborgs moderna stadsplanering. Vårt yttrande omfattar därför inte bara synpunkter på aktuell detaljplan för Station Haga med kumulativa effekter (se kapitel 17), utan även på Västlänken som helhet.

Järnvägsplanen har inte vunnit laga kraft utan ska prövas av regeringen, vilket på grund av de många synpunkter som inkommit från olika remissinstanser, sakägare och intressegrupper 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 staden med länsstyrelsens tillstyrkan har antagit detaljplanen för Station Haga med omgivning, kan ett stort problem uppstå. Detaljplanen medger bygggrätter som i så fall inte behövs - men som innebär stor skada för kultur- och naturmiljön i hela omgivningen inom stadsdelarna Haga, Vasastaden, Inom Vallgraven och Pustervik.

I trafikbilagan till detaljplanen för Haga Station 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 Kungsparken mellan nuvarande hållplats och Nya Allén försvinner. De illustrationer som följer med i detaljplanen och som sprids i olika reklamkampanjer om Västlänken är missvisande. Här står de gamla träderna kvar, samt stora minst 60-åriga björkar växer på perrongerna. (Björkar skulle bli ett nyttillskott främmande för detta parkavsnitt som därför skulle sänka kulturmiljöns värde ytterligare). Att stadsbyggnadskontoret förmedlar felaktig information till alla berörda och intresserade är anmärkningsvärt.

Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. framförde i tidigare yttrande 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, Göteborgs Stads Grönplan och den nyligen antagna Trädpolicy, samt § 9 i Raserings-kontraktet med kronan 1807.

Invändningarna gäller Västlänkens sträckning och stationens läge inom ett område som har stora natur- och kulturvärden och är ett riksintresse för kulturmiljövården. Detaljplanen medger omfattande trädfällningar / trädflyttningar som det valda läget medför, skrymmande stationsentréer i Kungsparken, Nya Allén och vid Vasagatan, olämplig storlek och utformning av byggnader och platser i anslutning till stationsentréerna, samt respektlös behandling av Haga Kyrkoplan både som kulturminne och mycket värdefull rekreativmiljö m m.





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 miljövinster 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 tillåtligheitsvillkor 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.

2.5 Haga Station som Målpunkt

Enligt Trafikverket har det inte utförts någon (känd) resvaneundersökning som styrker behovet av en station i Haga. Därför är det inte motiverat med så stora ingrepp i riksintresset, då nyttan inte kan bevisas. Lokaliseringen av en station i Haga förorsakar de största ingreppen i kulturmiljön och en påvisat stor påtaglig skada på riksintresset Göteborgs innerstad.

Inte heller i framtiden kommer Haga utgöra någon större målpunkt eller bas för vidare stadsutveckling. Enligt till exempel nedanstående tabell är Haga det område med minst antal tillkommande arbetsplatser/dagbefolkning i hela stadskärnan.



Tabell 5. Fördelning av tillkommande dagbefolkning

Inom Kärnan		Utanför kärnan	
Lindholmen/Frihamnen	8000	Gamlestaden	5000
Chalmers	5000	Frölunda	5000
Gårda	3000	Angered	3000
Innerstaden	5000	Högsbo-Sisjön	500
Mölnadsåns dalgång	5000	Torslanda	1000
Sahlgrenska	5000	Hamnen	1000
Gullbergsvass	6000	Bergsjön ind omr	1000
Södra Älvstranden	4000	Askim	1000
Haga station	1000	Kärra	500
Summa	42000	Summa	18000

Källa: Trafikstrategi för Göteborg, Underlagsrapport, Hur många reser i Göteborg år 2035?

Det är känt att målpunkten, dvs det "omland" som är kring Hagastationen inte är stort nog för en järnvägsstation. Trafikverket hävdar att till "omlandet" hör Norra Masthugget och Skeppsbron, som dock ligger över en km från stationen och inte kan räknas in i "omlandet" utan nås snabbare med spårvagn 1 eller 9 från Centralen än per fot.

Återstår för Trafikverket att hävda att Hagastationen kan tjäna som terminalpunkt. Platsen är dock olämplig eftersom den ligger i en park som måste huggas ner om man skall kunna rymma en terminal vid stationen, samt att den inte gör någon större nytta som terminalpunkt. För lokaltrafiken har den ingen terminal-funktion och bussarna stannar idag inte heller på hållplats Hagakyrkan. Då återstår bytet mellan tågen och lokaltrafiken.

Trafikverket hävdar att Hagastationen ligger lättillgänglig för Sahlgrenska sjukhuset, - vilket är felaktigt. Det är flera km dit och ingen direktlinje från Haga Kyrkan finns idag. Från söder åker de boende i Kungsbacka inte till Sahlgrenska utan till Varberg vid sjukhusbesök. För de som arbetar eller studerar på/vid Sahlgrenska sker bytet lämpligast vid Korsvägen. Om detta vore ett viktigt byte, skull man redan idag ha lagt en spårvagnshållplats vid Lisebergs-stationen och dra en spårvägslinje därifrån via Chalmers till Sahlgrenska.

För resande ifrån norr/öster kan man byta till buss 25 och nå Sahlgrenska på 5 min. Det tar 13 min idag med linje 7 och tåget tar 2 min reglertid på Centralen plus några minuters åktid mellan Centralen och Haga så blir det $2 + 3 + 5 = 10$ min. Å andra sidan är ju utbudet av linjer mycket större vid Centralen och därmed kan även bytestiden bli kortare – men till detta kommer dock de ca 8 min gångväg från perrong i Västlänkens Station vid Centralen till Drottningtorget.

För resor mot Frölunda är det ingen fördel att byta vid Hagastationen. Det går snabbare att åka linje 1 från Centralen. För det fåtal som kommer från norr/öster med tågen och skall till Askim, blir det snabbare att byta till Express Rosa vid Haga.

Slutsatsen är att Haga inte är naturlig plats för en järnvägsstation, såsom tex Järntorget.

Detaljplanen grundar sig därför på att Trafikverket har medvetet eller omedvetet kommunicerat felaktiga antaganden.



2.6 Framtida utbyggnad till fyrspårsstationer

Enligt Trafikverkets planerade utformning ska Västlänken byggas med endast två spår på stationerna

Haga och Korsvägen men "förbereds" för fyra spår vardera. Det framgår dock Ingenstans i varken Trafikverkets handlingar eller i Detaljplanen

- när denna utbyggnad skulle kunna ske
- vad som krävs för att åstadkomma den; om nya schakt måste grävas eller om förberedelserna redan omfattar betongtunnlar för de tillkommande spåren
- vad kostnaderna för dessa är och vad de innefattar
- konsekvenser för omgivning, påverkan på trafik, kultur- och naturmiljö när åtgärden vidtas i ett senare skede

Då fyrspårsstationer anförs vara förutsättningen för att nå den kapacitet som krävs för att uppnå den vision, "Målbild 2035", som legat till grund för beslutet att projektera Västlänken är det rimligt att denna åtgärd och dess konsekvenser beskrivs utförligt i detaljplanen.

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**."

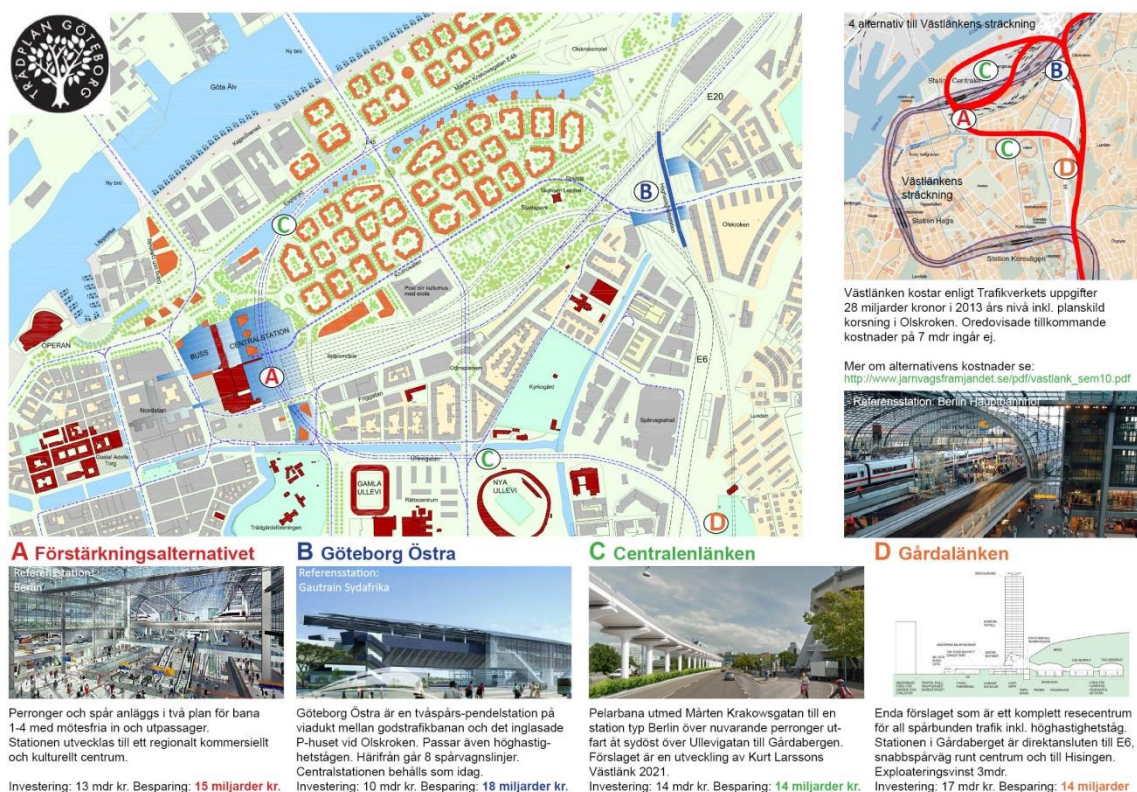
Nollalternativet är en jämförelse där Västlänken inte byggs och hur staden ser ut i framtiden dvs år 2030. Den handling som beskriver Göteborg år 2030 är "Översiktsplan för Göteborg", antagen av kommunfullmäktige 2009-02-26. I denna ÖP finns de politiska ambitionerna för år 2030 tydligt angivna. I den 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 Brunnsparcken 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 Brunnsparcken 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.



Trädplan Göteborgs förslag på stadsutveckling i Gullbergsvass – utan en ny Station för Västlänken ger det plats för minst 10.000 bostäder, bevarade träd samt många nya träd och grönytor.

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	Bostäder 100 kvm BTA/lgh	Arbetsplatser 20 kvm BTA/plats	Markvärde
A	pelarslinga	10.000	20.000	9 mdr
B	station Olskroken	10.000	20.000	9 mdr
C	station Gårda	20.000	30.000	16 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

Samhällsekonomi 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 inkl Olskroken (år 2009)	22,0	11,0	8,0	14,0
Nettonvärde (år 2013)	-6,7	+ 2,4	+3,2	- 1,7
Nettonukvot (år 2013)	-0,24	+ 0,17	+0,32	- 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 hävdade 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 tåg tunnel 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, boplatz vid Skår
- Slottskogen – 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 spårvarvsnätet.

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 kyrkoplän, i nya Allén och invid Haga Kyrka måste tas bort. Cirka 200 träd i detta unika parkområde berörs. Norra delen av Haga Kyrkoplän (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 Kyrkoplän 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 Löf och planarkitekt Sandra Trzil.

Stora träd illustreras där det är omöjligt 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 lövträd, lavfloran, grova träd, hålträd, rödlistad alm. Trädmiljöerna bedöms enligt experterna ha en mycket stor känslighet för exploatering och förändring
- Haga Kyrkoplän 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 Kyrkoplän.
- Området kring Alléstråket och Haga Kyrkoplän 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 allé 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.

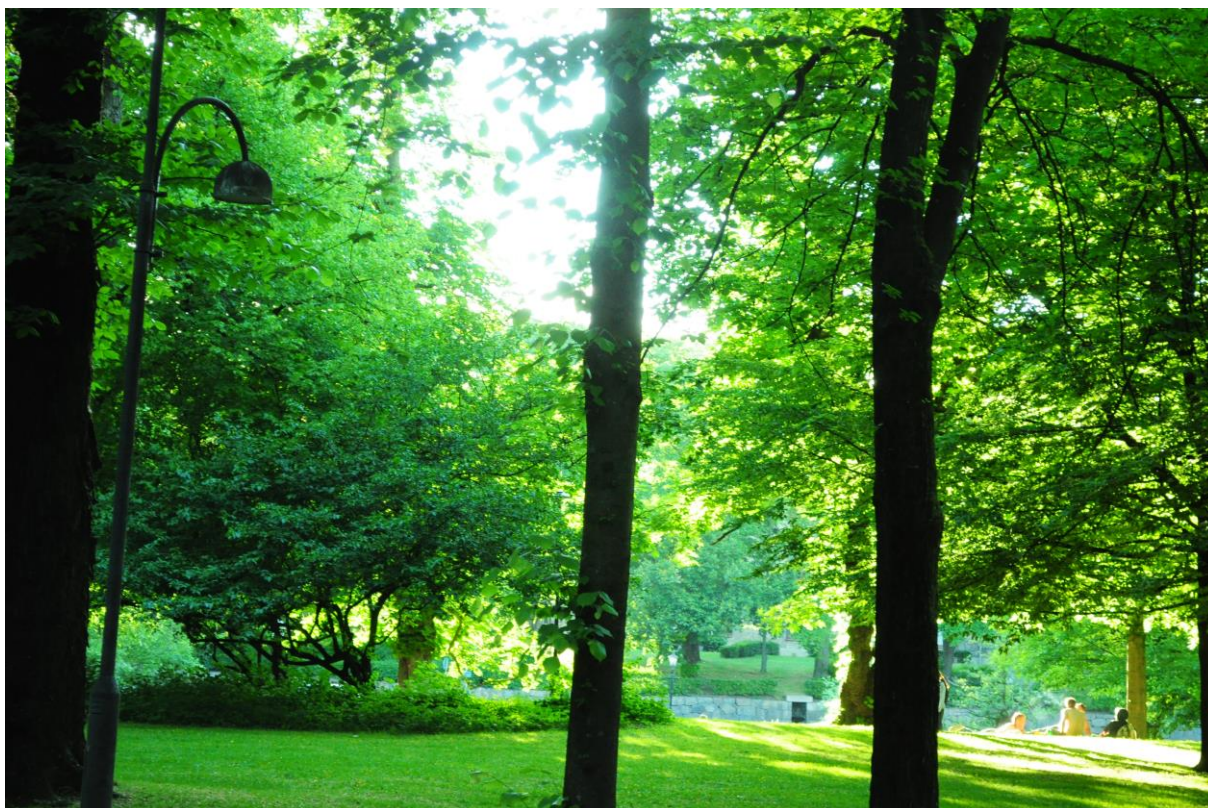


Norra delen av Liseberg påverkas av ett öppet schakt där ca 10 äldre träd avverkas varav den rödlistade arten ask samt alm.

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. Rekreatiomsområden

Under byggskedet påverkas parker och offentliga platser genom stora öppna schakt och omkringliggande inplankade byggarbetsplatser med byggbodas, 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 rekreativmiljöer 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 kajtor
- 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 rekreativ- och friluftslivet. Området kring Centralen kan då exploateras mycket tidigare än 2026.

De stora schakten, transporter, 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 rekreativsytor. 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 Sävån. 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, borrhöls 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 äldre än 1900-talets början är i regel grundlagda på träpålar i leran. Träpålar ruttar om syre tillförs vilket ger sättningsskador. Omfattande sådana skador av sänkt grundvattennivå förekommer sedan tidigare i centrala Göteborg, särskilt i Haga och Vasastaden, och har i många fall åtgärdats på 1980- och 90-talen genom stora statliga subventioner. Stor risk



föreligger att den sedan tidigare utsatta äldre bebyggelsen får ännu större skador genom fortsatta grundvattensänkningar orsakade av Västlänken.

Trafikverket har gång på gång framhållit Götaleden som ett föredömligt tunnelprojekt utan problematiska effekter på bebyggelsen i närheten. Detta påstående har starkt ifrågasatts av oberoende expertis på grundvattenkänsliga byggnadskonstruktioner. Farhågor har sedan flera år framförts gällande Västlänkens påverkan av äldre, kulturhistoriskt värdefulla byggnader, grundlagda i djup lera inom centrala Göteborg. Nu har detta fått ny aktualitet genom att stadsbyggnadskontoret påtalat att ett helt kvarter i Pustervik har så allvarliga sättningsskador av den närbelägna Götatunneln, att rivning anses oundviklig.

Vad kommer sen att hända med de kvarter i Haga och Vasastan som ligger närmast det planerade schaktet och de arbeten som omfattas i detaljplanen?



Bilden är en illustration på ett 30 meter djupt schakt med de dimensioner som TrV uppgett. Den ger en uppfattning av stort och djupt schaktet vid Haga Station kommer att bli. Det finns ännu inga offentliga uppgifter på hur man tänkt lösa transporten av lermassor upp ur schaktet – om det kommer ske med lastbil krävs ca 300 meter långa ramper för att klara lutningen.

Kvarteren inom detaljplanen 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
- Äldre bebyggelse med högt kulturhistoriskt värde i stadskärnan (stadsdelarna Nordstaden och Inom Vallgraven)
- Äldre bebyggelse med högt kulturhistoriskt värde söder om Vallgraven (stadsdelarna Haga och Vasastaden), bl a Hagakyrkan och gamla stadsbiblioteket på Haga Kyrkoplan



- Delar av det unika park- och alléstråket längs Vallgraven (Kungsparken och Nya Allén samt Haga Kyrkoplan)
- Äldre bebyggelse omkring Korsvägen och Örgrytevägen

12. Arbeten vid och i vatten

Trädplan Göteborg ställer sig bakom Länsstyrelsen krav avseende konsekvenserna av de tillfälliga ingreppen i kanalerna under ett eventuellt byggskede. *”Länsstyrelsen anser att avsaknaden av konsekvensbeskrivning inte kan godtas. Ansökan behöver kompletteras med en beskrivning av vilka konsekvenserna blir på vattenmiljön, samt på vattennivåer och flöden, av såväl huvudalternativet (med 6 månaders avstängning av vattenflödet i respektive kanal) som av andrahandsalternativet. Trafikverket behöver också motivera varför de framhåller en avstängning av kanalerna som huvudalternativ.”* (Yttrande 2016-09-23 Diarienummer 531-6851-2016).

Detaljplanen har inte heller tagit till hänsyn till de konsekvenser som följer på att Rosenlundskanalen helt stängs av i 6 månader.

13. Buller och vibrationer

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

- Byggbuller, vibrationer och stömljud 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. Nollalternativen påverkar marginellt grundvattnet, ljud, stomljud och vibrationer.

14. 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.

15. 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?

16. 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 som visar att tunnelbanestationer är ett nav för kriminell verksamhet och asociala grupperingar. Därtill kommer terrorrisk. En station i ett grönområde är därför helt olämpligt.

Detaljplanen saknar denna analys, och visar istället stationen i ett romantiskt skimmer utan förankring i stadens kriminella verklighet.



17. Detaljplan station Haga

Efter förra samrådet för station Haga (2014) har vissa revideringar av planen gjorts men våra invändningar kvarstår. De omfattande och irreversibla negativa effekterna av det planerade stationsbygget framstår nu ännu tydligare än tidigare.

17.1 Parkanläggningar och alléer

Nya Allén, Kungsparken och Haga Kyrkoplan är alla mycket värdefulla, för att inte säga omistliga, delar i riksintresset för kulturmiljövård. Dessa planteringar är bland de äldsta i Göteborg och tillkom i samband med fästningsvallarnas raserings under 1800-talets första hälft. Som efterbildningar av samtida anläggningar i omdanade fästningsstäder på kontinenten, bl a Bremen och Wien, är de i ett kulturhistoriskt perspektiv unika i Sverige. Denna trädmiljö avses bli "återställd" efter att ha schaktats bort till en bredd av ca 80 meter för bygget av Västlänken.

I aktuell detaljplan föreslås bestämmelser som avses ge skydd för områdets natur- och kulturvärden. Ingen bestämmelse reglerar dock t ex att träd som ska kvarstå under tunnelbygget överlever, att flyttade träd kommer att kunna återplanteras eller att träden blir långlivade efter flytt och återplantering. Illustrationsritningen som ingår i planhandlingen ger 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 träd kommer att försvinna och saknar skydd. Den generella bestämmelsen "Träd som berörs av markarbeten flyttas eller ersätts" anger inte om träden avses bli återplanterade utan medger i själva verket nyplantering och säkerställer varken vilka trädslag som ska planteras/återplanteras eller att träden placeras där de nu står, vilket också har stor kulturhistorisk betydelse.

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.

Föreningen Trädplan Göteborg vill framhålla vikten för kulturmiljö, stadsbild och rekreation av att avståndet mellan träden i Nya Allén behålls. Om träden får en glesare placering än nu orsakar även denna ändring en mycket allvarlig konsekvens genom att alléstråkets rytm rubbas. Det skulle i sin tur innebära att staden självsvådigt frångår raseringskontraktet med kronan 1807, där § 9 anger att staden är skyldig anlägga och vidmakthålla en fyra-radig allé. Denna är utmärkt på den till kontraktet hörande plankartan (fastställd av KM 1808) och visar att träden skulle stå på jämna avstånd. Om staden från denna utgångspunkt skulle få för sig att i samband med Västlänken påbörja en allmän utglesning av alléstråkets trädreder genom ökat avstånd vore även detta ett våldförande på inte bara alléstråket i sig utan även den stadsbyggnadskonst från kontinenten som sedan 1807 har styrt alléernas utformning. Syftet var att låta trädkronorna på sikt bilda jämna, vackra, skuggande lövtunnlar utan andra avbrott än för korsande gator. Dessa intentioner behöver säkerställas för hela allén.



Detaljplanen har en bestämmelse som anger att "Träd får inte fällas och ska vid markarbeten skyddas". Detta skydd omfattar dock endast ett par träd i Kungsparken och inte till exempel de för miljön mycket karaktäristiska gamla skyddsvärda och delvis rödlistade träden vid vägen som leder från Parkgatan fram till Hagakyrkan.

Då de båda träd som avses bli skyddade står rätt nära schaktområdet är det ovisst om de kommer att överleva någon längre tid.

Sammantaget medför tunnelbygget en total nyanläggning av bortschaktad parkmark. Detta innebär i sig en mycket stor risk för att berörda delar av Kungsparken och Nya Allén inte ens på längre sikt återfår sin nuvarande karaktär med mycket stora, välväxta träd. De för 1800-talets parker typiska trädslagen kommer sannolikt inte att planteras överhuvudtaget. Konsekvensen blir att allé- och parkstråket – en av landets mest kulturhistoriskt värdefulla anläggningar med höga naturvärden genom upp till över 150 år gamla träd - förlorar sina värden både som i Sverige unik autentisk plantering på f d fästningsmark och för en svensk stad unika upplevelsevärden av stor betydelse för invånarnas rekreation.



Stressad kastanj i Kungsparken, som utsatts för rotkartering (kapning av rötter alldeles för nära stammen) inför ev flytt. Kastanjen har nu fått blödarsjuka och utvecklat nödblommor (Kastanjerna producerar en nödblomma när de råkar ut för något verkligt dåligt. Det kostar vansinnigt mycket energi, och denna saknar trädet därför under våren. Det blir svagare och svagare för varje år och mer mottagliga för skadedjurs angrepp)



7.2 Kompensationsutredning och åtgärdsprogram för träd

Trädplan Göteborg vill understryka att vi ställer oss bakom det föreläggande inför ansökan till Mark- och Miljödomstolen, som Trv inte helt svarat på (Yttrande 2016-09-23 Diarienummer 531-6851-2016).

Följande frågor, måste även beaktas i en detaljplan – vilket saknas i DP Haga Station:

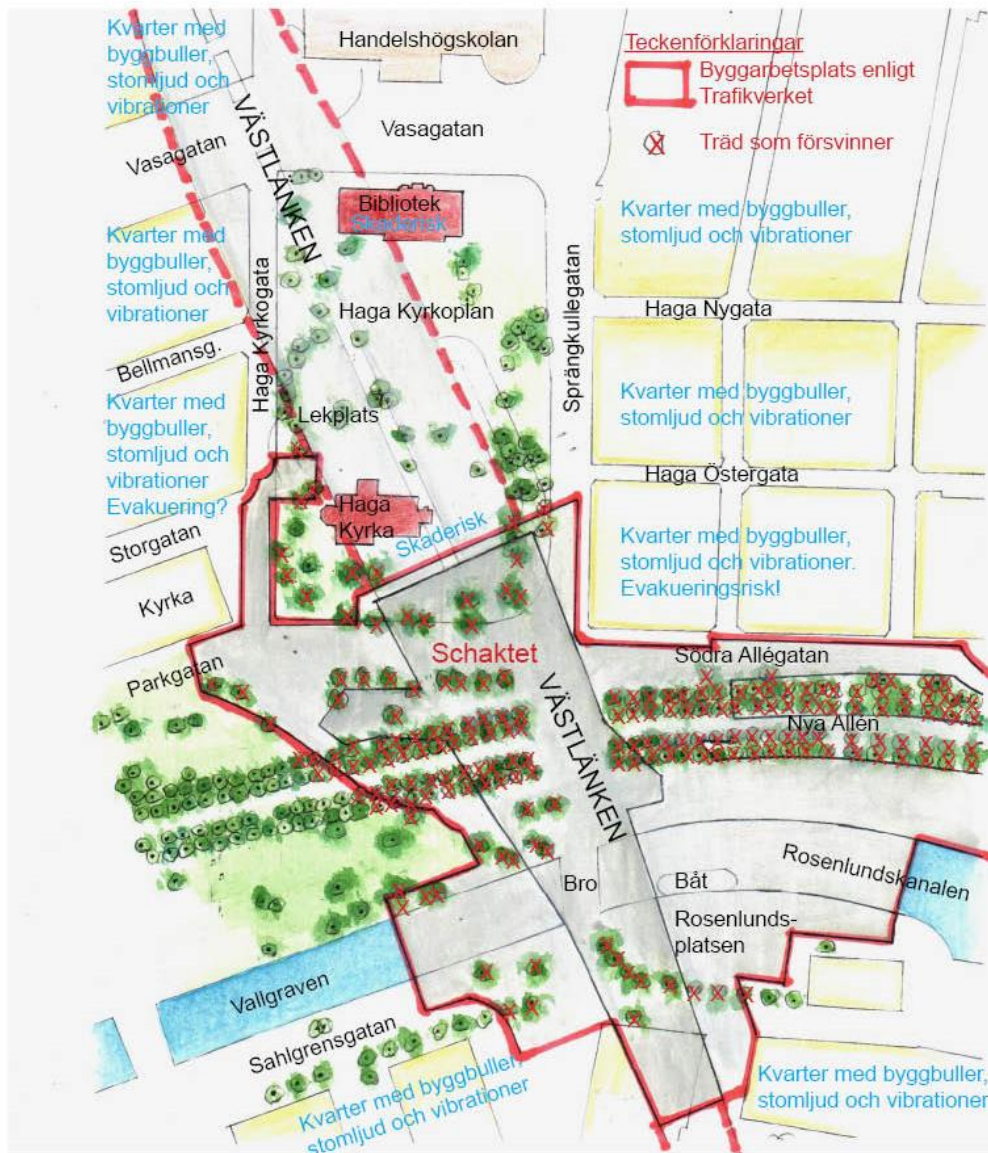
”Länsstyrelsen anser att Trafikverkets bemötande på frågan om kompensationsutredning är otillräcklig mot bakgrund av vad som anges nedan. Länsstyrelsen har i granskningsyttrande till järnvägsplanen gjort bedömningen att riksintresset för kulturmiljö kommer att skadas påtagligt av anläggandet av Västlänken. Denna bedömning kvarstår.

Länsstyrelsen vill betona att för ett flertal fornlämningar, som ingår i riksintresse för kulturmiljö, resulterar anläggandet i irreversibel skada. Ingreppen i värdefull park- och rekreationsmiljö, främst Kungsparken innebär skador som kvarstår under många decennier genom förlusten av flera stora träd som utgör ett av parkens största värden. Många av trädmiljöerna har utöver sina kulturmiljövärden även mycket höga naturvärden som inte kommer att kunna återställas över rimlig tid. Ingreppen i de allmänna intressena är i flera avseenden inte begränsade och temporära utan omfattande och irreversibla. Vad gäller anläggningsskedet så kommer det att pågå under lång tid och medföra avsevärd påverkan i delar av den centrala staden. Länsstyrelsen anser att den påverkan som sker under byggtiden i park-, kultur- och rekreationsmiljöer ska kompenseras. Trafikverket hänvisar i sin komplettering till handlingsprogrammet för tillvaratagande av kulturmiljö. Handlingsprogrammet är en del i att uppfylla tillåtlighetsvillkoren och är således en förutsättning i arbetet vilket inte kan betraktas som kompensation. Kompensation tillkommer, för att kompensera för negativa effekter som uppstår trots att alla rimliga skydds- och anpassningsåtgärder vidtagits. Omfattningen på projektets påverkan på allmänna intressen motiverar att kompensation bör ske i den mån det är rimligt. För att avgöra detta krävs en utredning.”

Inkomplett åtgärdsprogram för bevarande av träd:

”Trafikverket har bilagt nuvarande version av åtgärdsprogram för bevarande av träd och anger att åtgärdsprogrammet kommer att färdigställas under hösten, varefter ansökan vid behov kan kompletteras med det uppdaterade åtgärdsprogrammet. Länsstyrelsen anser att det uppdaterade åtgärdsprogrammet ska bifogas ansökan. Trafikverket menar att åtgärdsprogrammet m. fl. frågor kopplade till markanspråk har hanterats i järnvägsplanen. Länsstyrelsen instämmer i detta såtillvida att trädfrågan har hanterats i fråga om markåtkomst. Konkreta frågor om hur träden påverkas, skadeförebyggande åtgärder etc. ska dock hanteras i föreliggande prövning. Trädfrågan är också knuten till regeringens tillåtlighetsvillkor 1. Länsstyrelsen menar att ett färdigställt åtgärdsprogram är en viktig del i uppfyllandet av tillåtlighetsvillkor 1 och därför är en förutsättning för prövningen och anläggandet.”

I detaljplanen har varken frågan om trädens bevarande, ev *åtgärdsprogram* kompensationsåtgärder redogjorts i tillräcklig grad. Detta innebär en stor risk för ett framtida bevarande av kulturmiljön och den gröna lunga som Kungsparken och Haga Kyrkoplan utgör.



17.3 Entréer och stationshus

Inom området Nya Allén / Kungsparken placeras två entréer. I dessa lägen omfattar planen en byggrätt i parkens södra del för "stationshus" som inte bara innehåller entrérymmen utan stora ytor för service och som omges av stora hårdgjorda ytor, vilka ökas betydligt genom två stora lanterniner för dagsljus till den underjordiska stationen. Såväl byggnaden som de anslutande hårdytorna innebär omfattande intrång i den värdefulla parkmiljön, särskilt genom byggnadens och lanterninernas storlek.

Intill Nya Alléns västra del, framför bostadskvarteret Bajonetten, omfattar planen en trappa till ett cykelgarage under mark och en hårdgjord yta intill. Denna anläggning är också med sin för allétråket helt främmande karaktär ett betydande intrång med negativ påverkan på denna viktiga del av kulturmiljön i anslutning till Haga.



17.4 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 lågdelen låga höjd sparar 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 kulturhistoriskt förankrad 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 i Vasagatan västerut mot Skansen Kronan och även mycket negativt påverka miljön vid Haga Kyrkogata. De boende kommer bli inte längre få in något solljus i sina lägenheter.

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.

17.5 Cykelstråk med bro över Vallgraven

Öster om stationsbyggnaden i Nya Allén / Kungsparken avses en ny cykelförbindelse möjliggöras mellan Handelshögskolan och Pedagoggen på norra sidan av Vallgraven, via Haga Kyrkogata söder om Kungsparken - och en ny bro i ett läge mellan Viktoriabron i öster och Rosenlundsbron i väster.

Dessa befintliga broar tillkom på 1800-talet för att leda gatutrafiken mellan det ursprungliga stadsområdet inom Vallgraven och de växande nya stadsdelarna söderut. Den föreslagna cykelbron ska primärt betjäna studenter och förutsätter att en cykelväg dras genom Kungsparken och korsar Nya Allén. Därigenom skapas dock en ny trafik Korsning på kort avstånd från befintliga broar, i synnerhet Viktoriabron. Detta innebär stor olycksrisk då biltrafiken i Nya Allén är tät särskilt dagtid då studenter förväntas använda förbindelsen. En ny vägdragning genom Kungsparken innebär dessutom ytterligare ett ingrepp i den känsliga parkmiljön med sitt ursprungliga nät av gångvägar.

Den föreslagna planbestämmelsen för bron motsvaras inte av en bestämmelse för väg genom parken, med överfart tvärs Nya Allén. Att cykelstråket inte är avsett att regleras i planen på sträckan i parken, är högst anmärkningsvärt och knappast acceptabelt. Det kan starkt ifrågasättas om en sådan förbindelse är lämplig eller överhuvudtaget meningsfull med tanke på dels trafikfaran, dels de ingrepp som krävs i parken och den känsliga vallgravsmiljön. En ny bro skulle spärra den fria



sikten över Vallgraven mellan de gamla broarna. Dessa nackdelar ska ställas mot fördelen med en genare förbindelse än den som redan finns via två broar på ett avstånd av ca 170 meter från varandra, vilket är en mycket liten sträcka både för gångtrafikanter och cyklister. Förbindelsen är inte så angelägen att en väg genom parken regleras i planen. Bron bör alltså av flera skäl utgå ur planförslaget.

18. Sammanfattning

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

Platsens naturvärden, kulturhistoriska värden och rekreativvärden kommer att minska och delvis förstöras för alltid.

En stor andel träd och grönska i norra delen – bl a åtskilliga av Kungsparkens äldsta och mest karaktäristiska träd av sorter som staden numera inte gärna vill plantera – försvinner. Stationsbyggnaden i det för Sverige unika parkstråket, tillsammans med nya hårdgjorda ytor blir dominerande inslag i stadsbilden - istället för dagens gräsplaner med mäktiga träd med stora miljö-, hälso- och skönhetsvärden som inte kan ersättas genom nyplantering. Vid Vasagatan i områdets södra del rivs en kulturhistoriskt värdefull byggnad och ersätts av ett nytt "höghus" utan den nuvarande byggnadens anpassning till befintlig boende- och kulturmiljö eller till siktlinjer i stadsbilden.

Sammantaget visar detta att detaljplanen inte tar hänsyn till områdets unika kvaliteter. Den strider därigenom mot flera bestämmelser bland annat i Plan- och Bygglagen, Miljöbalken, Kulturmiljölagen, Statliga Byggnadsminnen, Göteborgs Stads Bevarandeprogram, Göteborgs Stads Översiktsplan, Göteborgs Stads Grönplan, Göteborgs Stads nya Trädpolicy, Göteborgs Stads Klimatmål samt Raseringskontraktet med kronan från 1807.

Föreningen Trädplan Göteborg anser att stationsläget bör omprövas och istället för den framtagna detaljplanen, bör en helt ny plan - som säkerställer och skyddar områdets unika kultur- och naturmiljövärden för framtiden - tas fram.

