

Trafikverket Region Väst
405 33 Göteborg
trafikverket@trafikverket.se

Yttrande över järnvägsplan för Västlänken

Sammanfattning

Föreningen ser Västlänken som ett viktigt projekt för att utveckla kollektivtrafiken i Göteborgsregionen, men att det är angeläget att projektet genomförs så att påverkan på värdefulla naturmiljöer och grönområden blir så liten som möjligt. Vi vill särskilt framhålla att största möjliga hänsyn måste tas till parkmiljöerna och särskilt gamla träd och träd med sällsynta och hotade arter vid Haga. Föreningen anser därför att det inte kan tillåtas någon stationsbyggnad i Kungsparken (möjligen trappuppgångar utan byggnad), och att alla möjliga åtgärder vidtas för att i första hand behålla värdefulla träd på plats (avancerade byggmetoder, minimalt öppet schakt, ...) och i andra hand flytta värdefulla träd. Värdefulla träd och parkmiljöer kring Centralen- och Korsvägenstationerna måste också bevaras så långt som möjligt, och i andra hand flyttas och ersättas. Vidare måste alla möjliga åtgärder vidtas för att bevara knölnatebestånden samt undvika negativ påverkan på Säveåns naturvärden. Om Västlänken byggs med största möjliga hänsyn till naturvärden, användande och utvecklande av bästa möjliga teknik och i dialog med allmänheten, så skulle Västlänken trots negativa ingrepp kunna bli ett gott exempel hur man på ett acceptabelt sätt kan genomföra avancerade infrastrukturprojekt i känsliga miljöer, och därigenom öka acceptansen för projektet, samt visa upp Trafikverket och Göteborg som föregångare inom området.

Det är angeläget att kollektivtrafiken i Göteborg och Göteborgsregionen kan utvecklas, bli mer konkurrenskraftig och ta hand om fler resande. Utbyggd kapacitet för pendeltågstrafik såsom Västlänken är därför väsentlig, och det är av yttersta vikt att Västlänken kan byggas enligt tidsplan. Samtidigt innebär byggandet av spåren och stationerna en stor negativ påverkan på värdefulla natur- och rekreativmiljöer, som berör många göteborgare och är viktiga både för biologisk mångfald och det gröna stadsrummet. Det är därför av allra största vikt att påverkan på naturvärdena och grönyttorna minimeras såväl under byggtiden som därefter.

När föreningen tar del av tillgängliga dokument är det vårt intryck att betydligt mer kan göras för att minimera negativ påverkan på naturmiljö.

I dagsläget verkar det finnas en betydande opinion emot byggandet av Västlänken, och föreningen anser det därför viktigt för projektets trovärdighet att man kan visa att man tar största möjliga hänsyn beträffande intrång i känsliga miljöer såväl under byggtid som efteråt.

Det är angeläget att så mycket som möjligt av de värdefulla trädmiljöerna runt stationerna, i

synnerhet Haga, kan bevaras, och därför måste de mest avancerade teknikerna användas. Kan man visa på att alla ansträngningar görs så skulle projektet kunna få en positiv aspekt som föredöme i hur man kan bygga i känsliga stads- och parkmiljöer med minimalt intrång, istället för att Västlänken entydigt stämpas som ett trädförstötarprojekt.

Det är inte acceptabelt att värdefulla träd avverkas bara för att göra plats för tillfälliga vägar och liknande under byggperioden.

För att så långt möjligt bevara och utveckla naturvärdena och de gröna upplevelsevärdena är det viktigt att ansvaret för detta inte upphör i samband med att bygget avslutas, utan att det är ett arbete som behöver bedrivas och följas upp under lång tid framöver och ges tillräckliga resurser.

Många av de tankar och förslag som förs fram i rapporten Träd och trädmiljöer i Västlänkens korridor för ökat trädbevarande och kunskapspridning stöds av föreningen, men att detta ytterligare förstärks genom att man använder den mest avancerade byggtekniken för att bevara så många träd som möjligt, och om detta inte går flytta värdefulla träd. Därutöver är det viktigt att status för den biologiska mångfalden och särskilt de sällsynta arterna följs upp över tid, och att åtgärder för att stödja återetablering i livskraftiga bestånd vidtas om det behövs.

Ur naturvårdssynpunkt är det främst trädmiljöer och enskilda träd med sällsynta/hotade arter, där lav- och svampfloran är av stort intresse, samt knölnatebeståndet i Vallgraven som är viktigast att bevara.

Ur ett hälsoperspektiv är träd och parkmiljöerna en betydelsefull och omtyckt besöks- och rekreationsmiljö med närhet för många boende och besökare i olika åldrar. Kungsparken-Haga kyrkoplan utgör tillsammans en grönkil, en sammanhållen grönstruktur som är viktig för den biologiska mångfalden. Kungsparkens träd är en nationellt viktig vedsvampslokal bestående av friska träd med vidsträckta kronor.

Träden och parkmiljöerna tillhandahåller också viktiga ekosystemtjänster: vatten-, fuktighets- och ljusreglering, luftfiltrering, ljuddämpning, mm. Dessa värden måste också bevaras och utvecklas.

Planen verkar vara att bygga tåg tunneln i öppet schakt från Rosenlund ungefär fram till Parkgatan. Det skulle vara mycket fördelaktigt om byggande i öppet schakt kunde undvikas eller åtminstone om sträckan som byggs i öppet schakt kunde kortas till norr om Nya allén, så att merparten av träden i allén och Kungsparken kan få stå kvar. Är det tekniskt möjligt att bygga en längre sträcka "i tunnel" och en kortare sträcka som öppet schakt så bör detta göras även om det skulle bli dyrare.

Ett par av stationsbyggnaderna är föreslagna att ligga i parker. Föreningen anser att stationsbyggnaderna så som de föreslagits ger ett oacceptabelt stort intrång i känsliga parkmiljöer, särskilt i Kungsparken i ett område med högsta naturvärdsklass. Om nedgångar till stationen ska ligga här kan de göras utan att ha en byggnad, det skulle räcka med en trappa med tak och eventuellt kompletterat med hiss. Det var föreslagit att biljettförsäljning och vänthall skulle finnas i byggnaden vid Kungsparken. Detta kan förläggas på mellanplanet under jord, och blir dessutom näbart för resenärer som använder Rosenlunds nedgången, eller i stationsbyggnaden vid Rosenlund. Detsamma gäller stationsnedgången vid Renströmsparken. Denna kan anläggas utan byggnad över jord, endast som en "nedgång" för att minimera intrånget i parken. Alternativt vore det kanske möjligt att lägga nedgången i befintlig byggnad, i "Artisten" på liknande sätt som nedgång vid Vasagatan läggs i befintlig byggnad. Arean av hårdgjord yta runt stationerna måste vara minimal.

Det nämns i planen om en utökning av hållplatslägen för buss/spårvagn vid Hagakyrkan/Parkgatan. Om detta innebär ytterligare intrång i Kungsparken så är detta inte acceptabelt. Eventuell ökad kollektivtrafik ovan jord borde kunna organiseras utan ytterligare intrång i de känsliga parkmiljöerna. Exempelvis bör byggandet av spårväg mellan Järntorget och Rosenlund/Skeppsbron innebära att spårvagnstrafik som idag går via Parkgatan flyttas till den nya Rosenlundsförbindelsen, och för bussar bör det kunna finnas en flexibilitet i hållplatslägen. Det är en fördel att det finns kollektivtrafik i direkt närhet till Hagastationen (Hagakyrkan, Handelshögskolan, Pilgatan, ...), men det finns ett antal ytterligare hållplatser i närheten med ett stort utbud av buss/spårvagnsförbindelser som också ska ses som lämpliga bytesalternativ, t ex vid hållplatserna Grönsakstorget, Järntorget, Vasaplatsen. Som en jämförelse nämns Drottningtorget och även Brunnsparken som näraliggande anslutningspunkter för kollektivtrafik för Centralenstationen, och avståndet från Hagastationen till Grönsakstorget, Järntorget och Vasaplatsen är kortare eller detsamma.

Det finns värdefulla träd och eller parkmiljöer även intill de andra stationerna, t ex Bergslagsbanans stationspark, samt vid vissa tunnelmynningar och serviceschakt. På motsvarande sätt så måste utgångspunkten här vara att bevara så mycket som möjligt av befintlig natur, och om det inte går flytta träd och känsliga arter till andra miljöer där de ges goda förutsättningar att överleva samt att efter byggnationen ersätta med nya träd och växtlighet i syfte att återskapa miljöerna.

I rapporten Träd och trädmiljöer i Västlänkens korridor konstateras att det föreslagit olika alternativ för nedgångar vid Vasagatan. Föreningen förordar liksom rapporten att nedgång görs i byggnad söder om Vasagatan för att minimera påverkan på värdefulla träd i Vasagatan, vilket också blivit det alternativ som nu förordas i järnvägsplanen.

Den hotade arten knölnate finns i Vallgraven och i Mölndalsån och eftersom artens främsta utbredning är i Göteborg har vi ett särskilt ansvar för att värna dess livsmiljöer. Som förslag till åtgärder nämns att inventera förekomsten året innan bygget börjar. Föreningen föreslår ett mer omfattande program tas fram i god tid, med förslag på åtgärder inför, under och efter byggtiden för att säkerställa att arten finns kvar i ett livskraftigt bestånd i framtiden.

Säveån har unika naturvärden, främst de utpekade Natura 2000-värdena, naturtyp och arter. Det är därför nödvändigt att anläggandet av Västlänken inte innebär en negativ påverkan på dessa arter.

I planhandlingen diskuteras djupet för station Korsvägen. Föreningen anser att ett djup som ger de bästa förutsättningarna för kollektivtrafik, inklusive enklaste sätt för resenärer med Västlänken att nå stationsplattformarna och byta till annan kollektivtrafik ska väljas. Det är inte lämpligt att förlägga biltrafik under jord, då inriktningen med K2020 och satsningen på Västlänken är att inte öka biltrafiken. Då behövs inte satsningar på nya biltrafikleder under jord, särskilt som nya trafikleder tenderar till att skapa ökad trafik.

Naturskyddsföreningen i Göteborg
genom

Mats Andersson
vice ordförande