

Stadsbyggnadskontoret

Köpmansgatan 20

403 17 Göteborg

[sbk@sbk.goteborg.se](mailto:sbk@sbk.goteborg.se)

[fastighetskontoret@fastighet.goteborg.se](mailto:fastighetskontoret@fastighet.goteborg.se)

*Vänligen bekräfta att detta har diarieförts!*

**Synpunkt på samråd Haga Station** SBK: BN0637/11:

**Yttrande över Detaljplan för Västlänken, Station Haga med omgivning inom stadsdelarna Haga, Inom Vallgraven, Pustervik samt Vasastaden i Göteborg, Samrådshandling 30 september 2014**

---

**Klagande:**

Namn:

Adress:

e-mail:

Telefon:

**Saken:**

Synpunkt på samråd / Yttrande över Detaljplan för "Västlänken - station Haga."

**Yrkande**

Jag yrkar på att Detaljplanen ändras av nedanstående anledningar:

Efter att ha tagit del av rubricerade detaljplan med bilagda handlingar och deltagit på samrådsmöten vill jag anföra följande synpunkter på förslaget.

Behovet av Västlänken med station i Haga motiveras av en rad fraser som inte vilar på vetenskaplig grund och saknar relevans i allvarligt menad samhällsplanering. Inga motiv redovisas för behovet av stationen.

Av de tre planerade stationerna under centrala Göteborg är Station Haga den som innebär de utan jämförelse största ingreppen i stadsbilden med förlust av mycket stora kulturhistoriska värden. Hårdast drabbas Kungsparken och Nya Allén längs Vallgraven samt den i söder anslutande Haga Kyrkoplan, en unik grön kil i stadsbebyggelsen som med många storvuxna praktfulla träd utgör ett av innerstadens vackraste minnesmärken från 1800-talet, men höga naturvärden och unika skyddsvärda

träd, växter, insekter, fladdermöss, lavar etc. Göteborgs stad värderar parkerna och allén som mycket betydelsefulla historiska uttryck och inte minst som omtyckta rekreationsytor samt en viktig biotop för stadens gröna lunga. Under Kungsparken och Vallgraven ligger välbevarade rester av 1600-talets befästningar. Detta ger Göteborg en framstående plats som ett tidigt exempel på stadsomvandling bland berömda fästningsstäder i Europa. Det oskattbara värde Göteborg har i sitt – även i ett internationellt perspektiv – ståtliga parkbälte vid vallgraven löper stor risk att genom Västlänken bli allvarligt skadat, samtidigt som fästningsverken redan nu konstateras få oåterkalleliga skador. Ingrepp som ger dessa konsekvenser kan och bör starkt ifrågasättas med kännedom om den mycket begränsade samhällsnytta som de planerade stationerna ger. Detta p g a det enligt flera utredningar beräknade blygsamma antalet pendeltågsresenärer till Station Haga jämfört med det totala kollektivresandet i detta område, så rikt på stadsliv. I Göteborgs stads propaganda serveras dock förutom andra floskler ett ogenerat påstående som saknar grund i publicerade fakta. Där heter det nämligen förbehållslöst att Västlänkens stationsuppgångar ska ”pumpa in liv i staden” (!). Göteborg är berömt och uppskattat för sina karaktäristiska stadsdelar med ett varierat folkliv och en måttlig skala i stadsbilden för att vara en storstad samt för sitt rika gröna kulturarv som är ett kännemärke för Göteborg.

Många frågar sig: hur kan man tro att Göteborgs mest känsliga äldre centrala delar, som efter decenniernas omfattande rivningar ännu står kvar, kan tåla sådana för stadsmiljön förödande ingrepp som Västlänken medför genom Station Haga? Vad är det för ett Göteborg Västlänkens förespråkare ser för sin inre syn när man samtidigt påstår sig värna om alla stadsbildens värden som vi nu har? Det är stadens miljövärden man måste utgå ifrån att skydda och inte att Västlänken måste byggas till vilket pris som helst. Framtidens Göteborg blir vad vi nu går med på att göra det till. Vi är skyldiga våra förståndiga och framsynta förfäder som behöll vallgraven och skapade alléerna och parkerna för alla invånarens välbefinnande att klokt förvalta detta värdefulla arv – den stadsmiljö vi gärna berömmar oss av att uppskatta och som otaliga turister kommer för att se!

## **Påverkan genom tunnelbygget**

### *Konstaterat*

Schakt i lera för tunnelbygget mellan Hagakyrkan och Skattehuset blir 25-30 m djupt och ca 70 m brett. Det kräver att välbevarade fästningsverk under mark från tiden ca 1650-1700 försvinner, Rosenlundskanalens kajer och Rosenlundsbron med anor från 1865 demonteras, skyddsvärda allé- och parkmark grävs bort, ca 100 träd försvinner, varav den största delen anses som skyddsvärda.

### *Problem*

Den lösa göteborgsleran är mycket sättningsbenägen och känslig för vibrationer och grundvattenförändringar p g a tunnelarbeten och tunga transporter. Pågående sättningar i närliggande 1800-talsbebyggelse på vardera sidan av Haga Kyrkoplan är relativt blygsamma, men det är stor risk att situationen försämras avsevärt som följd av Västlänksbygget. De äldre husen i Haga och Vasastaden har i många fall bevarats med stora kostnader för reparation av skador från tidigare sättningar genom grundvattensänkningar efter anläggning av Televerkets ledningstunnlar m m. Nya, i

värsta fall betydligt större, sättningar efter Västlänksbygget är svåra att förebygga och eftersom skador genom grundvattenförändringar ofta uppstår åratals efteråt kan det bli mycket besvärligt att få Trafikverket att ta på sig ansvaret för allvarliga konsekvenser som drabbar både fastighetsägare och boende. Det finns heller ingen plan för hur man ersätter 3:e part, vid ev skada, tex i hyreslägenheter. Vid sprängningar för Teletunneln (som mycket liten i jämförelse med Västlänken) så rasade innertaken i flera lägenheter ned.

Sprängning i berget under Hagakyrkan (byggd 1859) och Samhällsvetenskapliga biblioteket (f d Stadsbiblioteket från 1900) förväntas enligt Trafikverket orsaka sprickor i dessa byggnaderna. Både fasader och inredningar har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Trafikverket och Göteborgs stad lovar att återställa de bortschaktade parkdelarna med både återplanterade gamla träd och plantering med nya, men det är stor risk att skadorna på dagens välväxta parkmiljö blir bestående genom tunnelbygget. Detta konstateras även i Miljökonsekvensbedömningen som gjorts. För ett stort fullvuxet träd (de skyddsvärda som finns i Hagaparken och Kungsparken), behöver man plantera 500-1000 nya för att få samma effekt i koldioxidomvandling.

Även relativt små grundvattensänkningar kan göra att återplanterade större träd inte klarar sig och nya träd inte kan utvecklas lika bra som de nuvarande. Det skulle innebära att denna del av parkerna försätts i ett sorgligt tillstånd som aldrig kan repareras. Dessutom är det så att om Trafikverket får som de vill, kommer flera ventilationsschakt från tunneln att placeras i Haga Kyrkoplan samt även en nedgång till stationen, vilket mycket begränsar möjligheterna att återplantera borttagna träd och behålla kvarstående träd.

## **Påverkan av stationsanläggningen på parkmark**

### *Detaljplaneförslaget*

De norra uppgångarna från Västlänken – en vid Pusterviksplatsen och en större i Kungsparken – förändrar båda stadsbilden på varsin sida av Nya Allén. Av dessa är den i Kungsparken ("Bytespunkt Haga") avsedd att vara huvuduppgång. Den är därför tänkt att kombineras med en större spårvagnshållplats än den nuvarande i samma läge tillsammans med en ny busstation. Förändringen lovar man i förslaget ska göras med stor hänsyn till platsens stora historiska värden genom bestämmelser för skydd av kvarstående träd och återplantering av borttagna träd (där utrymme för detta återstår) och utformning av nybyggnader för stationsuppgångar och till stationen hörande tekniska anläggningar.

Sanningen är dock att man offerar betydande parkyta för att få ett stort trafiktorg (som Järntorget) mittemot Hagakyrkan. När det gäller Haga Kyrkoplan ska planbestämmelser säkra grönytornas nuvarande gränser mot gatorna, men andra bestämmelser ska tillåta att parkmark används för en busshållplats med väderskydd vid Parkgatan, en mindre stationsuppgång utan övertäckning i hörnet mot Sprängkullsgatan och tekniska anläggningar vid Haga Kyrkogata. Det finns ingen garanti för att stationsuppgången inte i framtiden ändå får en övertäckning, med eller utan en liten planändring.

### *Problem att lösa*

För att Bytespunkt Haga ska få rum mellan alléstråket och Hagakyrkan krävs en avsevärd breddning av Parkgatan (denna påstås i planbeskrivningen breddas "något", men i själva verket från ca 20 m till ca 28 m) och därtill föreslås en förstorad hållplats med utrymme kring Västlänkens stationsuppgång – en byggnad som ska göras väl synlig och innehålla Västtrafiks servicefunktioner. Totalt skulle på detta sätt avståndet mellan Haga Kyrkoplan och grönytan norr om Parkgatan öka ca 50 % bara genom öppna hårdytor, med stationsbyggnaden inräknad uppåt 100 %. Genom att den nuvarande yttersta delen av Kungsparken fram till Sprängkullsgatan görs till hårdyta utmed Nya Alléns sydsida bildas istället för en gata med hållplats mellan två parker en trafikplats typ Järntorget som i norr begränsas av allén, inte av dagens park. Denna del av Kungsparken beskrivs som mindre välbesökt i nuläget p g a trafikstörningar, men man nämner inte att ett staket avskärmar hållplatsen från parken. Busshållplatsen med sin väntkur och den lilla stationsuppgången i Haga Kyrkoplan, båda belägna framför kyrkan, skulle minska parkens estetiska och kulturhistoriska värde.

Västlänken bör överhuvudtaget inte anläggas i en av Göteborgs absolut känsligaste historiska miljöer och värdefullaste centrala grönområden. Det bör ställas som villkor att detaljplanen i betydligt större utsträckning skyddar de idag välbevarade parkmiljöerna Kungsparken-Haga Kyrkoplan och deras av Göteborgs stad så högt värderade sammanhang. I förutsättningen för detta bör stå att stationsuppgångarnas läge och storlek samt de hårdgjorda ytorna rättar sig efter de miljö och naturvärden som nu finns på platsen. Man måste helt enkelt ompröva:

- behovet av stationsuppgångar i antal och storlek i förhållande till omgivningen, service i anslutning till uppgångarna
- att bytesmöjligheter för resenärer måste ligga samlade på en plats som i detta fall är det mest olämpliga man kan tänka sig mot bakgrund av värderingarna i MKBn, miljökonsekvensbeskrivningen

Det är helt orimligt att göra våld på just den ytterst känsliga stadsmiljön framför Hagakyrkan och Nya Allén för att här lägga en stor trafikyta för kollektivresenärer.

### **PLANEN STRIDER MOT**

#### **Miljöbalken 3 kap 6 § : citat :**

*"Mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden och kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas.*

*Områden som är av riksintresse för naturvården, kulturmiljövården skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket."*

Som framgår av underlagsrapporter om kulturmiljö så innebär planförslaget allvarlig konflikt med följande riksintressen varav vissa delvis elimineras.

- Kulturmiljövård

- Fornlämningar
- Byggnadsminnen
- Områden utpekade i det kommunala bevarandeplanen

I detaljplanebeskrivningen sägs att Västlänkens korridor, alternativ Haga-Korsvägen via Älvstranden är utpekad som Markreservat för kommunikation och därmed ingår i riksintresset för kommunikation enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Samtidigt sägs att Västlänken är ett nationellt och regionalt utpekad stråk. På vilken saklig grund vilar detta påstående?

Miljöbalkens paragraf 3 kap 8 § lyder ”Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten av sådana anläggningar.

Områden som är av riksintresse för anläggningar som avser i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.”

I all seriös samhällsplanering skall olika intressen vägas mot varandra på ett trovärdigt sätt. Att bygga en station i Haga är en så allvarlig konflikt med olika riksintressen så önskemålet att ett fåtal pendlare (1% av kollektivresenärerna) skulle tjäna några minuters restid är inget tungt argument. Detaljplanen har ingen formell tydlighet i att just Hagastationen är ett riksintresse. Det är en politisk önskedröm – inte två riksintressen som väger lika tungt.

## **PLANEN STRIDER MOT**

### **Bevarandet av riksintresset, citat:**

*”Detaljplanen för Station Haga möjliggör ett oåterkalleligt borttagande av lämningar från 1600-talets befästa stad, vilket innebär en urlakning av det kulturhistoriska berättarinnehållet. I Kungsparken och Södra Allégatan innebär byggrätter för stationsbyggnader, inklusive markarbeten, irreversibla ingrepp i följande fornlämningsmiljö (Göteborg 216:1):*

*Rester av de yttre befästningarna, fältvallen/glacisen samt banketten, som är av stor betydelse för förståelsen av den befästa staden Göteborg.*

*Uppförandet av en stationsbyggnad på den obebyggda fältvallen får en mycket stor konsekvens för fornlämningsmiljön och platsens kulturhistoriska berättarinnehåll. Det blir svårare att förstå dess funktion som en lågt sluttande jordvall framför vallgraven.”* ur Kulturmiljöbilagan i detaljplanen.

Fornlämningen 216.1, Göteborgs innerstad, är ett riksintresse. Detta innefattar bl a de underjordiska befästningarna vid Rosenlund.

Lämningar efter befästningarna under mark är mycket värdefulla kulturhistoriska dokument.

Västlänkens planerade dragning med byggande i öppet schakt kommer att innebära irreversibla skador på bastion Christina Regina. Bastionen, den utskjutande delen av befästningsvallen, kommer till stor del att grävas bort i linjeschaktet, liksom vallgrav och fältvall i park och alléstråket.

Detta innebär mycket stora både förlorade och skadade värden på fornlämningen.

Trafikverket anser att Västlänken och Hagastation är av riksintresse och kan ställas mot riksintresset Fornlämningen 216.1 - Trafikverkets beslut är inte formellt riktigt, eftersom byggandet av stationen är en lokal angelägenhet och inte ett riksintresse.

## **PLANEN STRIDER MOT**

### **Plan- och bygglagen 6 kap 1 § : citat :**

*”Vid upprättande av förslag till detaljplan skall i en SÄRSKILD HANDLING (genomförandebeskrivning) redovisas de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för ett samordnat och även i övrigt ändamålsenligt genomförande av planen.”*

Planhandlingarna saknar häpnadsväckande nog en genomförandebeskrivning trots att det är själva genomförandet som påverkar de boende i närområdet mest och inte det färdiga resultatet. I genomförandebeskrivningen bör följande dokument/ redovisning framtagas för att planärendet skall vara formellt korrekt.

Jag anser att ett formellt fel begåtts när planen saknar genomförandebeskrivning. Följande skall redovisas:

- exakt vilka träd avverkas för att bygga de bägge stationerna vid Haga och Centralen? Hur kompenseras förlusten av de gamla trädens koldioxidomvandling samt vattenbindningsförmåga? Hur kompenseras förlusten av de skyddsvärda träden och de unika naturvärden som finns i området?
- utmärkning av de ca 200 träd (över hela staden) som kommer att tas bort för att korrekt informera medborgarna.
- hur stora delar av fornminnet RAÄ Göteborg 216:1 kommer att elimineras?
- hur kommer det 30 meter djupa schaktet med transportramper fungera under byggtiden.
- byggområdesgräns inkl platser för byggbodas, materiallager och parkering för anläggningsarbetare skall markeras. Ryms detta inom plangränsen?
- transportvägar för lastbilar som ska köra bort bergkross, lera och jordmassor skall redovisas och miljökonsekvenser beskrivas.
- redovisning av vilka gator som kommer att få ny störande genomfartstrafik under byggperioden.
- riskanalys avseende risk för översvämning i schaktet, ras, grundvattensänkning, vibrationsskador på befintliga byggnader, störande buller vid sprängning och borrhning i berget måste redovisas.

- ekonomisk analys av de avvikelser som alltid uppstår i högriskprojekt under byggskedet på grund av oförutsedda händelser som ras, vatteninträngning, oväntade fynd i leran etc.
- redovisning av de stora koldioxidutsläpp som uppstår vid tillverkning av cement, armeringsjärn etc.
- försämrade kommunikationer under byggperioden för spårvagnar, bussar, bilar, cyklister och gående
- många av de boende i närområdet till Hagastationen kommer enbart att uppleva bygginferno under en stor del av sitt liv. Olägenheter som buller, luftföroreningar och svårigheter att ta sig fram kommer att prägla deras vardag. Byggperioden strider mot allmänna hänsynsregler enligt Miljöbalken 2 kap 3 §
- bygginfernot kommer drastiskt sänka fastighetspriserna i Haga, Vasastaden och Annedal. Det handlar om miljarder i förlorade värden för fastigheter och bostadsrätter. Vem ersätter detta?

Genomförandeperioden fram till i bästa fall år 2026 kommer att vara mer påverkande än det färdiga resultatet. Planen måste därför kompletteras med en genomförandebeskrivning med särskild miljökonsekvensanalys eftersom den strider mot Miljöbalken.

### **Utred alternativ som skyddar våra Riksintressen, träd- och grönområden samt kulturmiljöer i Göteborg**

Jag yrkar därför på att detaljplanen för station Haga ändras så att riksintresset respekteras. Exempelvis genom att det öppna schaktets sträckning ändras eller genom att grävning sker tillräckligt djupt under bastionen, så att denna inte skadas.

Jag hävdar att planförslaget strider formellt mot Miljöbalken 1 kap 1 §, 3 kap samt mot 6 § och Plan- och Bygglagen 6 kap 1 §. Den bör avvisas med hänsyn till konflikt mot Riksintressen. Andra alternativ skall utredas som klarar Västlänkens funktion på ett mer hållbart, ekonomiskt och miljömässigt optimalt sätt. Detta har inte gjorts av Trafikverket. Det finns inget dokumenterat utredningsmaterial i ärendet som diarieförts på ett korrekt sätt. Trots flera försök hittar inte ansvariga tjänstemännen alternativstudier. Att alternativ utretts är således helt felaktigt. Västlänkens funktion behövs men sträckningen är fel med en station i Haga.

Göteborg 2014-11-24