

Stadsbyggnadskontoret
Köpmansgatan 20
403 17 Göteborg
sbk@sbk.goteborg.se
kopia till: fastighetskontoret@fastighet.goteborg.se

Vänligen bekräfta att detta har diarieförts!

**Synpunkt på samråd Haga Station:
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:

Detaljplanens saklighet

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. Exempel på uttryck dränkta av framtidsvisioner (som även alla andra alternativ klarar av) är:

"Västlänken är Göteborgs pulsåder som pumpar liv, sätter fart på utveckling, stationer skapar folkliv, regionförstoring, Sahlgrenska inom räckhåll från Haga. Gemensamt bidrar alla de stadsrum där Västlänken möter Göteborg till att stärka och berika regionens urbana känsla, skapa tillväxt och hållbar utveckling. Västlänkens stationer kommer förändra vardagslivet för regionens invånare, beröra många och betyda mycket för både upplevelsen och bilden av Göteborg, fokusera på målbilden, siktet inställt på målet om en tät grön stad."

Man kan tro att planförfattarna som skriver detta är anställda på en reklambyrå. Att en station i Haga är ett riksintresse är inte sakligt underbyggt på ett trovärdigt sätt. Planen anger inga motiv för en Hagastation. Inte heller anger den hur stationen ska ge en "grön stad" – när den istället inkräktar på träd och grönområden – som i bästa fall tar 100 år att återställa.

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.

Nollalternativet

I planbeskrivningen redovisas ett nollalternativ dvs vad som beskriver miljöns sannolika utveckling i området om inte Hagaförslaget genomförs. Nollalternativet skapar en referensram som gör det lättare att särskilja konsekvenser.

Beskrivningen av nollalternativet för Haga är inte sakligt och vetenskapligt nyanserad utan innehåller populistiska påståenden utan verklighetsförankring. 57% av Göteborgarna har genomskådat den propaganda som genomsyrar all offentlig beskrivning och reklam av Västlänken och då speciellt behovet av en station i Haga.

Om inte Hagastationen byggs kommer självklart någon annan variant av pendeltågsspår att byggas som spar 10-15 miljarder kronor i investering. Göteborg kommer då kunna expandera tidigare utan uppgrävning av staden som stoppar exploateringen av t.ex. Gullbergsvass.

Nollalternativets uppgifter om exploateringsstopp är direkt felaktiga och osakliga

Utbyggnadstakten och intresset för att bygga i Göteborg kommer att kunna tillfredsställas tidigare utan en station i Haga som är en bromskloss.

Om något av alternativen kommer genomföras så kan spårvagnssystemet, som är det viktigaste transportmedlet för Göteborgarna kunna öka sin kapacitet med t.ex. Operalänken och därigenom avlasta Brunnsparken som är den stora akilleshälen. Detta inom ett kort tidsperspektiv.

Planförfattarnas påstående att nollalternativet dvs. ingen Hagastation är hämmande och medför negativa konsekvenser för den regionala utvecklingen är en synnerligen osaklig beskrivning.

Trots att planhandlingarna omfattar ca 1000 textsidor kan man inte övertyga oss medborgare om att Hagastationen blir annat än en direktresa för ett fåtal av de som reser kollektivt från våra grannkommuner. Det blir ingen tunnelbana för Göteborgare utan en pendel för boende i våra grannkommuner. Detta behöver våra beslutsfattande politiker upplysas om. Det åvilar ett tjänstemannaansvar att vara saklig och ge sådan information.

Sociala konsekvenser

Påstående att miljön norr om Hagakyrkan går från att vara ett trafikproblem till en publik målpunkt som ger flöden och folkliv samt gynnar parken ur ett socialt perspektiv är ett populistiskt påstående. Att stationer under mark gynnar kriminalitet nämns inte med ett enda ord trots att ledande kriminologer hävdar detta i olika studier. Inte heller nämns hur många som antas använda/befinna sig i stationsbyggnaden under jord när det inte är rusningstrafik? Hur många beräknar man kommer att välja att åka 25-30 meter ned i underjorden för att ta tåget istället för en transport ovan jord – när alla studier visar att människor inte känner sig trygga i en sådan miljö?

Hälsa och säkerhet

Nya Allén och Parkgatan föreslås bli bibehållna som stora trafikleder med flöden som en motorväg med buller, luftföroreningar och trafikolyckor som konsekvens. För att kunna komma till Haga och Vasastadens norra delar måste gående korsa dessa trafikleder enligt planförslaget. Varför försöker inte planförslaget dämpa bilismen i Göteborgs viktigaste parkstråk? Inga planer visar heller hur man exakt ska lösa säkerheten för alla som ska korsa denna nya stora trafikpunkt.

Hushållning med mark- och vattenområden

Den lämplighetsprövning som gjorts enligt 2 kap PBL om 3 och 4 kap Miljöbalken vilar inte på saklig grund eftersom önskemålet att ha en station under Haga kyrka väger lätt mot de tunga riksintressen som finns i området.

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.

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 borrar 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 främst strider formellt mot Miljöbalken 1 kap 1 §, 3 kap 6 § och Plan- och Bygglagen 6 kap 1 §. Den bör avvisas med hänsyn till konflikt med 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