STADSUTVECKLINGSPROGRAM FÖR

KORSVÄGENOMRÅDET

VERSION 1.0

JANUARI 2016

Göteborgs Stad

Dnr 0668/12

FÖRORD

I processen med utveckling av olika viktiga områden i staden arbetar sedan ett par år våra förvaltningar gemensamt med ”Stadsutvecklingsprogram”. Korsvägenområdet är det andra i ordningen där ett sådant program tagits fram. Det första var Centralenområdet. Programmens uppgift är att sätta fokus på vilka olika förutsättningar och frågor som är viktiga i de olika programområdena och vilka utredningar som behövs.

Korsvägenområdet är en skärningspunkt mellan den tätare och blandade innerstaden och det storskaliga evenemangsområdet. Genom området går en infartsväg till staden med rötter långt tillbaka i historien. Området är idag ett internationellt besöksmål, en regional knutpunkt samtidigt som det är en del av vardagsmiljön för många göteborgare. Stora infrastrukturprojekt planeras att genomföras de kommande 10 åren, både i gatunätet och under mark med en ny regional tågstation. Till detta kommer önskemål om expansion eller förändring på flera fastigheter i området.

Frågan här är: Hur kan Korsvägenområdet stödja såväl den regionala utvecklingen som utvecklingen av en god närmiljö för de boende och verkande i stadsdelen?

Att ta fram ett stadsutvecklingsprogram för detta område innebär en process där dialogen är viktig. Programmet är ett verktyg för att belysa frågeställningar och visa olika framtidsbilder i pågående arbeten och inför kommande planering. Därmed ges många människor tillfälle att diskutera möjligheter och stadskvaliteter för en god bebyggd miljö. Utrednings- och detaljplanearbete pågår i delar av området men en samlad idé om innehåll och gestaltning av bebyggelse och offentliga rum har saknats.

Stadsutvecklingsprogrammen är, med tanke på de långa planerings- och genomförandetiderna för de ingående projekten, ”färskvara” och behöver uppdateras kontinuerligt i nya versioner.

Här presenteras Stadsutvecklingsprogram för Korsvägenområdet version 1.0.

Göteborg januari 2016

Agneta Hammer
Stadsbyggnadsdirektör

Stefan Eglinger
Trafikdirektör

Linda Nygren
Direktör Park och Natur

Magnus Sigfusson
Fastighetsdirektör

INNEHÅLL

04 VISION & UPPDRAG

→ Korsvägenområdet 2035

→ Uppdraget

12 OMRÅDET

→ Beskrivning av programområdet

→ Historik

→ Trafik

→ Riksintressen och fornlämningar

→ Störningar och hot

→ Potential & utmaningar

30 FRAMTIDS-BILDER

→ Korsvägen

→ Renströmsparken och universitetet

→ Örgrytevägen

54 FORTSATT ARBETE

→ Fortsatt arbete

→ Underlagsmaterial

MEDVERKANDE

Birgitta Lööf, Stadsbyggnadskontoret (SBK) planchef
Rapporten har tagits fram av en arbetsgrupp:
Andrea Hulting Gustavsson, SBK, projektledare t o m okt 2014
Viveca Risberg, SBK, projektledare fr o m nov 2014
Sophia Älfvåg, SBK
Carolina Fredriksson, SBK
Pia Månsson och Elvira Grandin, FOJAB arkitekter

Arbetet har skett med hjälp av en projektgrupp:
Anna Olsson, Fastighetskontoret
Anna Berlin, Trafikkontoret fr o m sep 2015
Sofia Hellberg, Trafikkontoret t o m apr 2015
Johan Rehngren, Park och Naturförvaltningen
Malin Michaelson, SDF Centrum
Maja Lindman, Kulturförvaltningen

26 MÅL & STRATEGIER

Skisser och bilder redovisar inte beslutade utformningar utan ska ses som diskussionsunderlag för hur miljön kan upplevas om 10-20 år.

Ortofoto: © Lantmäteriet 2014
Vybilder och karta: © Göteborgs Stad 2014
Skisser: Andrea Hulting Gustafson
Fotokollage: Gisele Paiva
Grafisk bearbetning kartor: FOJAB Arkitekter
Övriga foton och grafik om ej annat anges: SBK, Göterborgs stad

Stadsutvecklingsprogram och bilagor: www.goteborg.se/byggabo

VISION & UPPDRAG

Här sammanfattas uppdraget och beskrivs hur arbetet avgränsats och utförts, vilka som arbetat med frågorna och vilka andra angränsande och överlappande arbeten som pågår.

universum
Station Korsvägen

KORSVÄGENOMRÅDET 2035

I framtidsvisionen för Korsvägen har det blivit enklare att mötas, umgås och utvecklas i området. Korsvägen tar en större roll i den växande innerstaden, och en större roll som ett av regionens viktigaste nav. Området erbjuder ett mer inkluderande och tillgängligt utbud - för fler människor.

Korsvägenområdets styrkor i form av starka stråk och verksamheter har tillvaratagits, samtidigt som ett ytterligare lager lagts till, ett lager som skapar förutsättningar för en tät och nära storstad där det är attraktivt och enkelt att röra sig till fots. Därför är rörelsen på platsen är delvis omlagd, så att fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer känner sig prioriterade. När gaturummen har blivit mer levande och trivsamma för människan utan bil, har det också uppstått utrymme för fler verksamheter, och en annan sorts stadsliv, som också är mer hållbart.

I strategiska lägen har byggnader tillkommit. De markerar de offentliga platserna och rummen, skapar väggar och ramar, och hyser nya verksamheter, bostäder, kontor och andra lokaler, som behövs för att utveckla området till en mer dynamisk, blandad och öppen del av staden. Områdets trafik- och fotgängarflöden, och dess unika sammansättning av invånare, besökare, publik, studenter och pendlare, har förändrats och förstärkts. Fler människor rör sig i området under olika tider av dygnet och året, och det har ökat tryggheten i området. Förtätningen har också givit underlag för en större variation, som stärker områdets identitet och mångsidighet. Utvecklade och tillgängliggjorda grönytor är en självklar del av attraktiva och hållbara stadsrum.

Som en naturlig del av innerstaden, har Korsvägenområdet utvecklats för hållbarhet och öppenhet. En utveckling som knyter samman stadsdelar, världsdelar och människor. Västlänkens station har en stor betydelse för trafikflödena i marknivå, och att Västlänken trafikeras av ett stort antal människor är något som hela området kring Korsvägen drar nytta av, och utvecklas vidare kring. Stationslägena, och det anslutande stadslivet, pulserar med tågen och dygnsrytmen, och de olika verksamheterna integreras mer när stadsrummen och gatorna mellan dem inbjuder till vistelse och stadsliv. I den ökade exponeringen av olika stråk, med evenemang, kunskap, kultur, upplevelser och parkmiljöer, öppnas fler möjligheter för utbyten.

Korsvägenområdet fungerar både väl i stadens trafiknät, och som destination och målpunkt med egenvärde, som väljs för sitt utbud, identitet, närhet, utformning och stadsliv. Kring Korsvägen är helhetsupplevelsen prioriterad. Det är tryggt att röra sig, och den samlade stadsbilden är upplevelserik, öppen för ett aktivt gatuliv och oväntade sammanträffanden.

UPPDRAG

Korsvägenområdet rymmer flera regionalt viktiga målpunkter, som evenemangsstråket, universitetet och olika kulturinstitutioner, och är en knutpunkt för regionalt viktiga flöden. Under de kommande tio åren sker flera stora infrastrukturprojekt, främst Västlänken och en utbyggnad av stadens kollektivtrafiknät. Det gör att Korsvägenområdet funktion som knutpunkt och nav kommer att utvecklas ytterligare. Här finns också bostäder, skolor, och en av få centrala parker som inte är trafikomgärdade.

Hur kan Korsvägenområdet stödja såväl den regionala utvecklingen som utvecklingen av en god närmiljö för de boende och verkande i stadsdelen?

GEMENSAM VISION

I området runt Korsvägen pågår arbete med ett antal detaljplaner, Trafikverket arbetar med planering och projektering för Västlänken och Akademiska Hus och Göteborgs Universitet har drivit ett arbete med dialog och parallella uppdrag för sin utveckling. Inom Västsvenska paketet drivs projekt 409 för åtgärder runt om i vägnätet för ett väl fungerande Korsvägen. Till detta kommer ett antal förfrågningar om planbesked samt stadens egna utredningar, t ex kollektivtrafiken under byggtiden.

Stadsutvecklingsprogrammet ska därför:

→ Belysa stadsutvecklingsfrågorna i sin helhet för Korsvägenområdet, med Västlänken och dess nya station som förutsättning

→ Redovisa mål och strategier som stöd för detaljplaner

→ Vara ett aktuellt kunskapsmaterial, underlag och verktyg för alla inblandade i planerings- och genomförandeprocessen av stadsutvecklingen

En gemensam vision nedbruten med mål och strategier har tagits fram för detta område. Stadens olika strategiska dokument och riktlinjer har använts och vägts samman, liksom insamlat material i dialoger och workshops samt skisser och utredningar som diskuterats i projektgruppen. Målen och strategierna är framtagna utifrån beskrivningen av vad som är unikt för området.

MEDVERKANDE

Planavdelningen har identifierat och initierat processen att hantera frågor runt stadsutvecklingen i samråd med direktörerna för de fyra förvaltningar som samverkar i frågorna. Programmet, som kommer att uppdateras och utvecklas i fler versioner, är en del av denna process. En viktig del är också etableringen av en övergripande kontaktyta. I arbetet samverkar Stadsbyggnadskontoret med Fastighetskontoret, Park och Naturförvaltningen och Trafikkontoret. Med som referensgrupp är tjänstemän från Kulturförvaltningen och Stadsdelsförvaltningen Centrum.

AVGRÄNSNINGAR

Stadsutvecklingsprogrammet är tänkt att förmedla framtidsbilder för området på 10-20 års sikt. Det är då Västlänken står klar och stadens infrastruktur förändras. Eftersom trafik, flöden och stadsstruktur sträcker sig över större områden, är stadsutvecklingsprogrammets område inte exakt avgränsat. Beroende på vilken fråga som behandlas, inkluderas mer eller mindre av staden omkring Korsvägen. Den här versionen av programmet berör främst området mellan Götaplatsen i väster och E6an i öster. Nästa version kommer att behandla ett större geografiskt område och gå djupare in på frågor som genomförande.

Korsvägen som plats är hjärtat i området. Det ska vara ett starkt hjärta som förmår pumpa vidare resandeströmmarna i staden, främst kollektivtrafikresenärer, gående och cyklister. I detaljplanen för Station Korsvägen läggs arbete ned på hur platsen ska utformas och upplevas för de som passerar och vistas där. Stadsutvecklingsprogrammet fokuserar på den omgivande staden, från kantzonen runt Korsvägen och längre ut i systemet, och mer på helheten än detaljen.

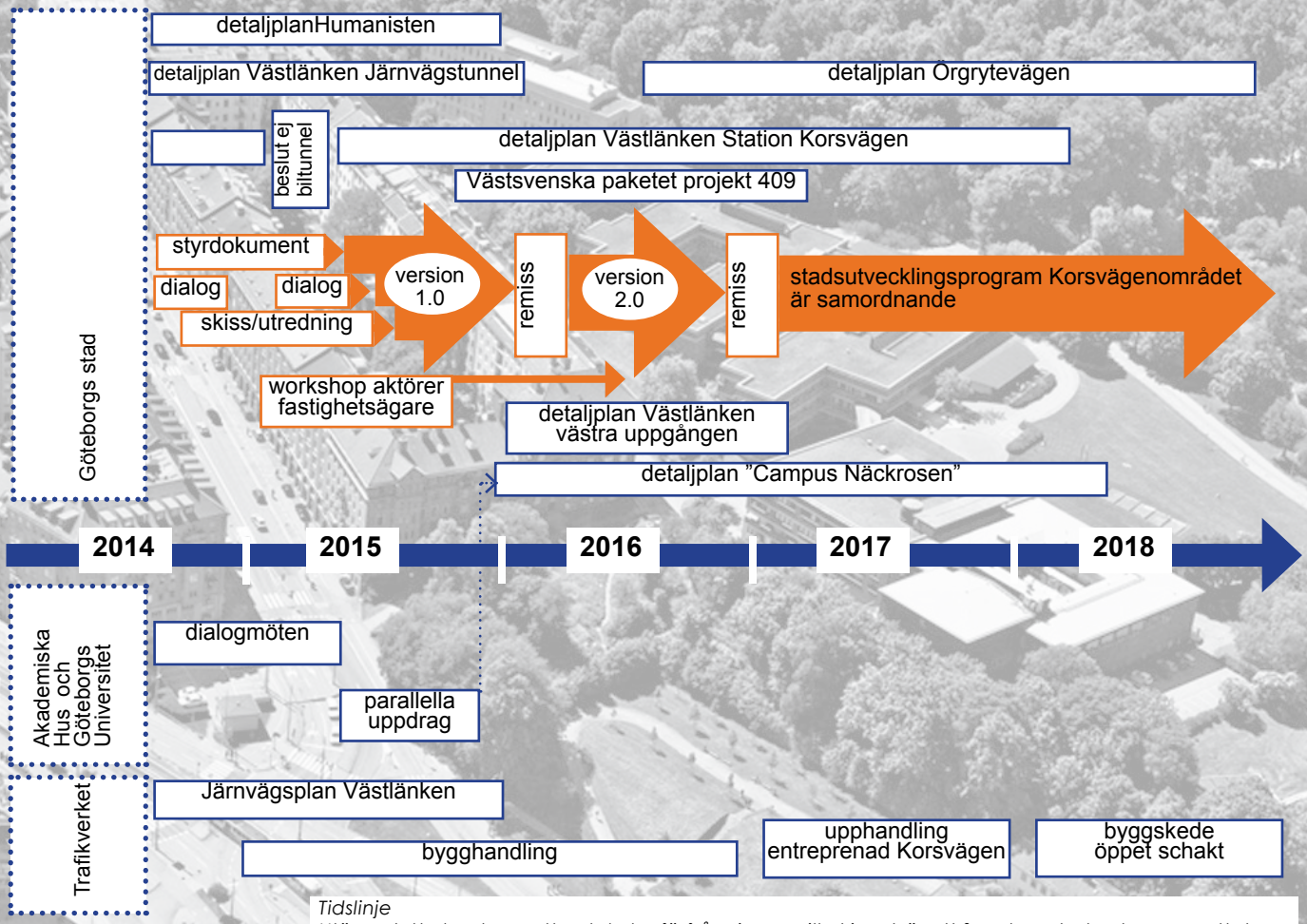
EN PÅGÅENDE PROCESS

Den här versionen av programmet kallas Stadsutvecklingsprogram 1.0 för att markera att processen är pågående. Den är i ett idéstadium där viktiga utredningar ännu inte tagits fram. Programmet är ute på remiss som stöd i det fortsatta arbetet och för att successivt skapa en samsyn om möjliga framtidsscenarier. Att nya idéer och synpunkter kan innebära nya ställningstaganden hör till processens gång. Det här är vad vi kommit fram till i januari 2016.

VEM VÄNDER SIG REMISSEN TILL?

Vi går nu ut till kommunala förvaltningar och bolag, statliga och regionala myndigheter, grannkommuner, fastighetsägare och verksamheter i området samt genom möten och material på webben till allmänheten.Resultatet, programmets nästa version, är främst tänkt att vara ett stöd i stadens eget arbete kommande år.

Är det som beskrivs i stadsutvecklingsprogrammet ett bra sätt att se på potentialen och problematiken för Korsvägenområdet? Vad stämmer, vad behöver utvecklas eller läggas till? Vad behöver förändras eller korrigeras?



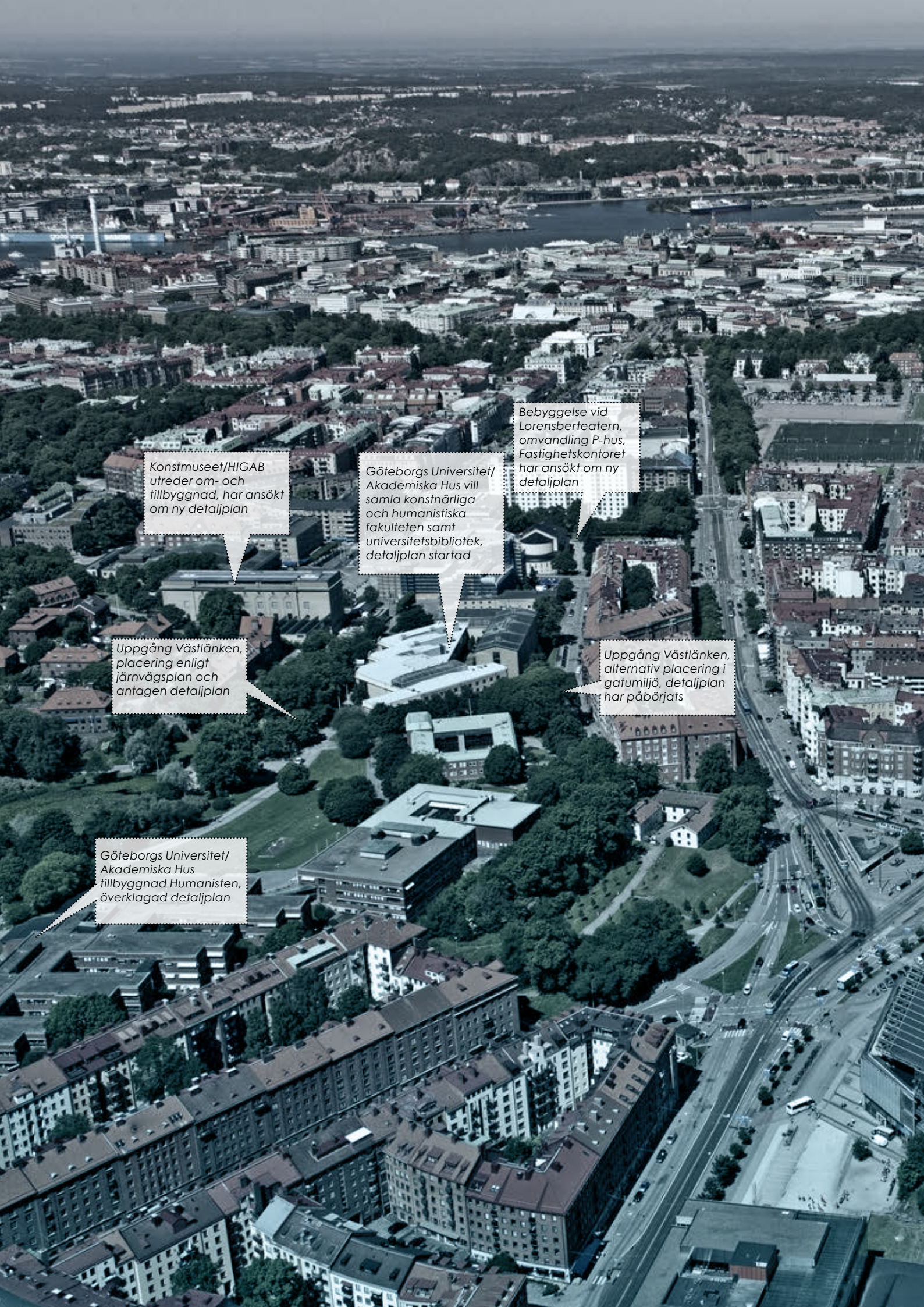
Tidslinje
Utöver detta hanteras ett antal planförfrågningar, vilket innebär att fler planarbeten kommer att staras.

DIALOGARBETE

Under våren 2014 och 2015 har staden fört dialog med invånare och besökare i Korsvägenområdet. Underlag har även inhämtats från det dialogarbete som utförts inom projekt Campus Näckrosen. Syftet med dialogarbetet har varit att få kunskap om hur området upplevs och används idag, samt reflektioner och idéer om framtiden. Genom ett digitalt dialogverktyg har också 3D-skisser för olika framtidsscenarier visats. Exploatering, parkmiljöer och ny placering av Västlänkens västra uppgång är exempel på frågor som har diskuteras med hjälp av det digitala dialogverktyget, och på workshops. På stadens webbplats finns en sammanställning av dialogerna med allmänheten. Förutom medborgardialogen, har en workshopserie genomförts med företrädare för verksamheter och fastighetsägare i området, bland dem Liseberg, Göteborgs Universitet, Parkeringsbolaget och Svenska Mässan. Om det arbetet kan följas av gemensamma uppdrag att se på utvecklingen av området, kommer det att ha stor betydelse för stadsutvecklingen eftersom det är i gränszonerna mellan de stora verksamheterna, gaturummen och det gröna, som den stora förändringspotentialen finns.

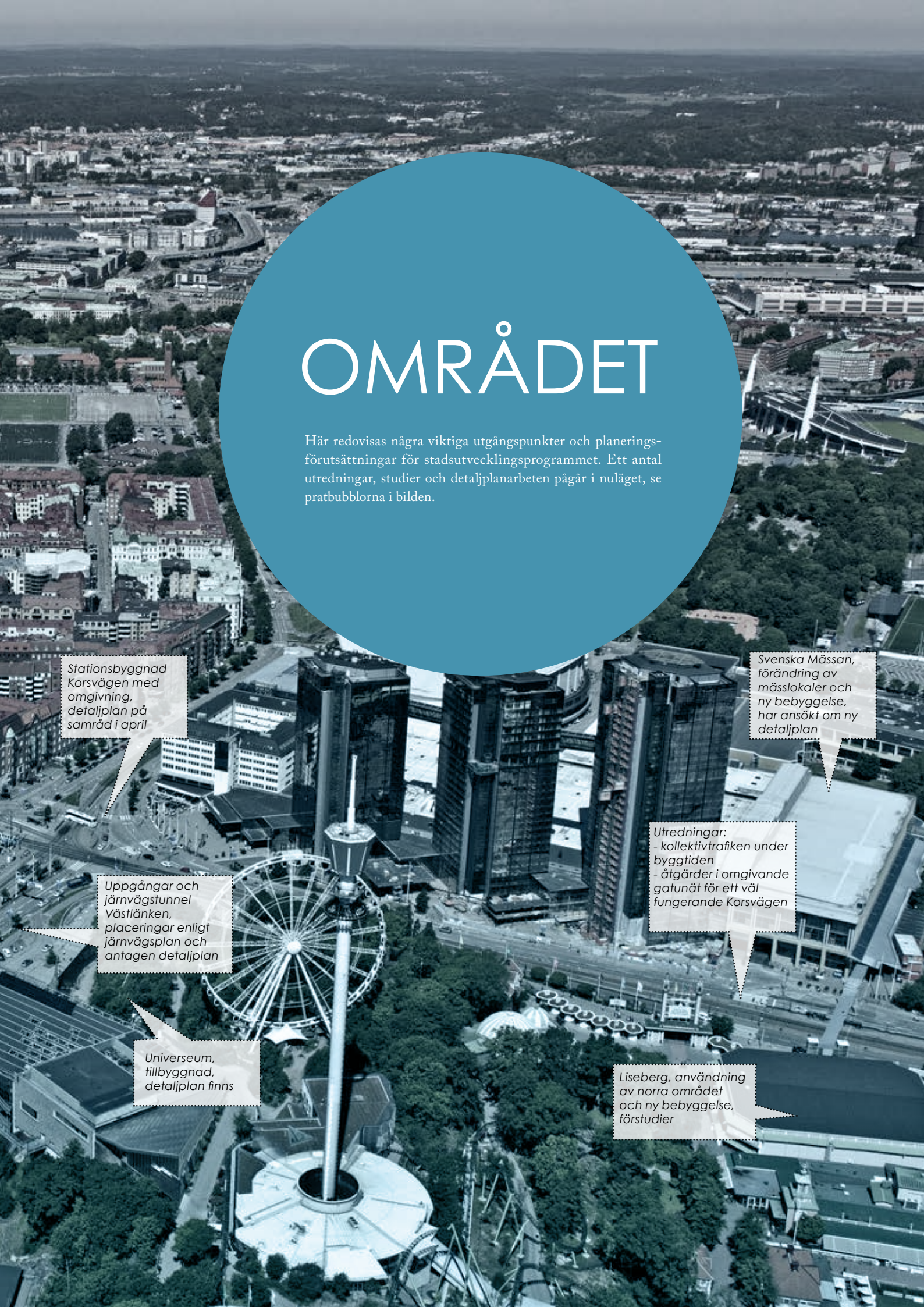
Nyckelord som beskriver Korsvägenområdet - från dialogarbetet 2014-2015.

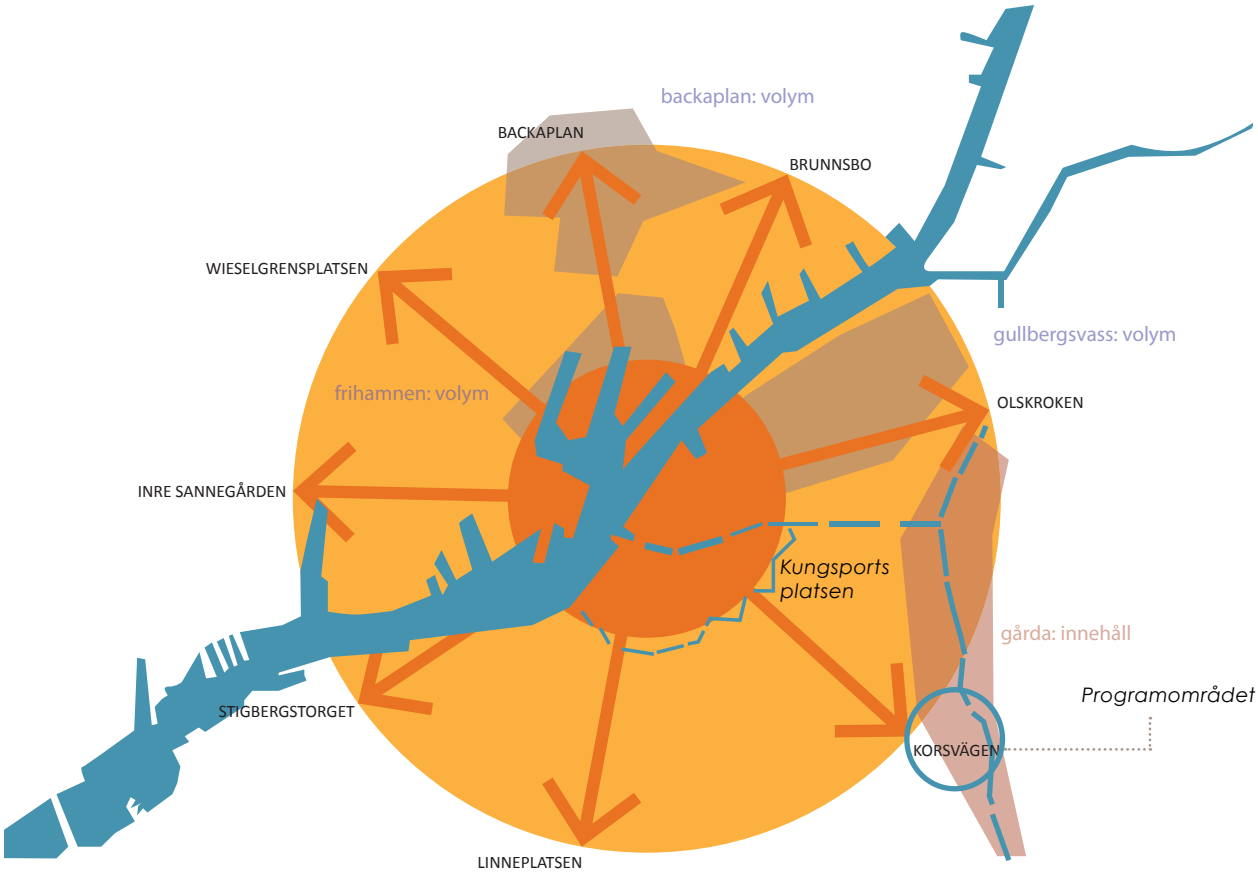
- → Korsvägenområdet ses som en central del av evenemangsområdet och en viktig del av Göteborg
- → Renströmsparken är en grön lunga och lummig oas. I parken finns viktiga funktioner som lekplats, utbildning, rekreation och stråk mellan olika stadsdelar. Området har ett högt kulturhistoriskt värde i byggnader som fd Hovrätten och landeriet, men även för rekreation i naturliga grönområden. Här efterfrågas fler sociala mötesplatser och en förbättring av befintlig miljö för att öka användningen av området.
- → Trafikplats Korsvägen beskrivs idag som rörig och kaosartad. Platsen uppfattas som central och är en viktig knutpunkt för resor i staden samt till och från Göteborg. Här efterfrågas tydligare trafiklösning och en utvecklad väntplats.
- → Längs Örgrytevägen efterfrågas högre trivsel. Som en del av stadens evenemangsstråk betonas vikten av ett funktionellt område både för boende och besökare.


Konstmuseet/HIGAB utreder om- och tillbyggnad, har ansökt om ny detaljplan
Göteborgs Universitet/ Akademiska Hus vill samla konstnärliga och humanistiska fakulteten samt universitetsbibliotek, detaljplan startad
Bebyggelse vid Lorensberteatern, omvandling P-hus, Fastighetskontoret har ansökt om ny detaljplan
Uppgång Västlänken, placering enligt järnvägsplan och antagen detaljplan
Uppgång Västlänken, alternativ placering i gatumiljö, detaljplan har påbörjats
Göteborgs Universitet/ Akademiska Hus tillbyggnad Humanisten, överklagad detaljplan

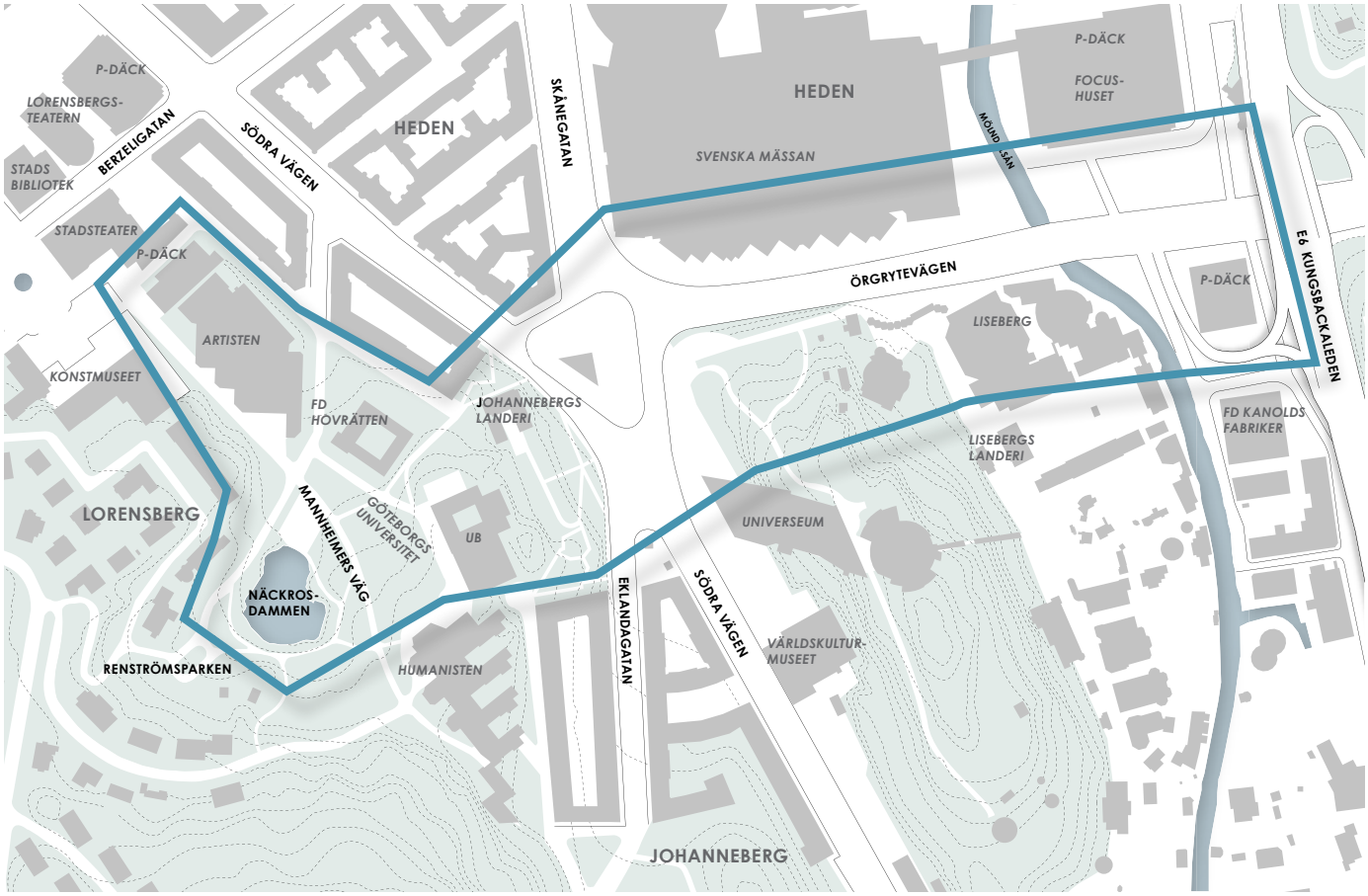
OMRÅDET

Här redovisas några viktiga utgångspunkter och planeringsförutsättningar för stadsutvecklingsprogrammet. Ett antal utredningar, studier och detaljplanarbeten pågår i nuläget, se pratbubblorna i bilden.





Göteborgs kärna växer och Korsvägen omsluts av innerstaden. Gullbergsvass, Backa, Frihamnen möjliggör volym med stora exploateringsområden. Runt Korsvägen finns en befintlig bebyggelsestruktur som kompletteras, här är det fråga om innehåll och hantering av resenärsflöden - vilken stadsmiljö som vi ska sträva efter. Korsvägen befinner sig på 1,4 kilometers avstånd från Kungsportsplatsen. Det är samma distans som i Köpenhamn tas upp av Ströget



Karta över området, programområdet markerat.

BESKRIVNING AV PROGRAMOMRÅDET

Korsvägenområdet har en unik identitet. Här finns en blandning av innerstadsmiljö och stora målpunkter, ett universitet och flera museer. Här finns storskalighet med intensiva besöksflöden som varierar över dygnet och året, sida vid sida med boendemiljöer, småskalighet och flera historiska lager. Möten, utställningar, konferenser och mycket mer pågår parallellt, och med tusentals deltagare, intill pendling och vardagsliv. Området sammanför människor både lokalt och internationellt. Här finns också den historiska korsvägen, som har givit platsen sitt namn, och som sammanbinder stadens rörelser och flöden.

STRATEGISK NOD OCH EFFEKTIV BYTESPUNKT

Området har ett attraktivt och strategiskt bra läge med tät kollektivtrafik, genomkorsat av stomcykelnätet och med gångavstånd till Avenyn. Regional närhet uppnås genom E6 och Lisebergsstationen, i framtiden med station Korsvägen. Det ger en stor kontaktyta inom staden, regionalt och internationellt.

Korsvägen är och ska fortsatt vara en av stadens effektiva bytespunkter. Västlänken kommer dessutom att utveckla Korsvägens betydelse som regional knutpunkt.

VARDAGSLIVET

I centrum bor det få barnfamiljer och medan det finns många i åldern 20-40 år, en ålderssammansättning som skiljer ut stadsdelen från övriga Göteborg. Ett stort antal bostäder är små, och av dem är många studentlägenheter. För att uppnå en blandstad som inte är åldersuppdelad i centrum, är frågan vilken typ av nya bostäder som byggs och vilken stadsmiljö som gör det mer attraktivt för barnfamiljer att bo kvar. Parker för lek och upptäcktsfärder, möjligheter att tryggt röra sig på gator och torg och skolornas placering är faktorer som är viktiga.

Förutsättningarna för att kunna bo centralt för alla åldrar utan att bli beroende av bilen innebär att stadens utbud också måste inkludera grönområden för rekreation och lek och lättillgängliga skolor. Det innebär att finmaskiga gång- och cykelvägar binder ihop olika delar av staden.

Flera nya bostäder byggs under kommande år i dalgången mot Mölndal, vilket ökar behovet av fler förskolor. Göteborgs topografi och kollektivtrafik gör att skolor placerade uppe i Krokslätt och Johanneberg kan vara svåra att ta sig till från dessa bostäder. Därför skulle Korsvägenområdet vara tänkbart för ytterligare en förskola med närhet till både parkmiljö och spännande utflyktsmål.

Vardagslivet fungerar bäst när boende, verksamheter, skolor och butiker ligger i samma område. Ser man på antalet boende och arbetande i området är Korsvägenområdet ett tätt område. Men det är inte blandat utan klart uppdelat i boende och verksamheter på var sin sida om Skånegatan och Korsvägen. Området har en tydlig bristande lokal förankring i en sådan blandstadsanalys.

KULTUR- OCH KUNSKAPSSTADEN

Kultur, forskning och högre utbildning bidrar till ett gott liv och kunskapsutbyten. De är av stor vikt för att Göteborg i framtiden ska kunna locka kompetent arbetskraft. Ett starkt cityuniversitet, ett universitet intregrerad med en attraktiv stadsmiljö, är en del av att stärka innerstadskvalitéerna och öka underlaget för kommersiell och kulturell utveckling. Universitetets placering i området ger möjligheter för universitetet att bidra till stadslivets blomstring och samtidigt få inspiration utifrån. Det kan utvecklas genom att locka de studenter, lärare och forskare som kommer att finnas inom området att röra sig ner mot Korsvägen och Örgrytevägen genom kreativa mötesplatser, intressanta konstnärliga eller kritiska möten, samarbete med t ex Svenska Mässan och museiinstitutionerna.

EVENEMANGSSTRÅKET

Evenemangsstråket ger området en internationell koppling då det lockar turister och mässbesökare långt utanför Sveriges gränser. Det är en viktig motor för utbudet av hotell, restauranger och butiker i centrum. Verksamheterna i evenemangsstråket är stora arbetsgivare, framförallt Liseberg och Svenska Mässan. Dessutom kommer 6 miljoner besökare varje år till området. De resor som besökarna gör till och från området skulle fördelade över året motsvara ungefär vad som genereras av ett område med 27 000 arbetsplatser. Verksamheterna har därför en stor strukturell såväl som ekonomisk betydelse för staden, och det viktigt att skapa förutsättningar för ett mångsidig stadsmiljö i nära samarbete med dem.

NÄRINGSLIVET

För att utveckla fler attraktiva lägen för företagsetableringar beskriver den övergripande planeringen förtätning i lägen med god kollektivtrafik. Ett sådant läge har Korsvägen idag och och än mer i framtiden. Göteborg behöver som stad kunna erbjuda attraktiva kontorslokaler av strategiska skäl. I innerstaden är det av regionalt intresse att arbetskraftsintensiva tjänsteföretag driver utvecklingen framåt, och i Korsvägenområdet kan man undersöka hur näringslivet och dess lokalbehov skulle kunna komplettera eller samspela med de verksamheter som finns i området idag. På kort sikt, innan större områden som Gullbergsvass och Frihamnen börjar byggas ut har vi idag en låg vakansgrad på kontorshyresmarknaden, något som medför problem när företag vill växa eller etablera sig i staden. Gårda i anslutning till Korsvägenområdet har på senare år utvecklats till ett område som kontorsmarknaden fokuserar på, men det kan också finnas lägen utefter Örgrytevägen som kan bli intressanta.

HANDEL

Det finns ett behov av nya handelsytor i city när Göteborg växer med nya invånare och besökare. I dag är sällanköpshandeln framförallt koncentrerad till Nordstan och innerstaden. När centralenområdet byggs ut förstärks koncentrationen ytterligare åt det hållet. För att åstadkomma centrumvandring, där fler platser i staden vitaliseras med handel, kan en ny målpunkt för handel i ett nytt läge av centrum behövas. Korsvägen har potential att bli en sådan målpunkt i formen som stadsdelstorg även om det finns frågetecken kring befolkningsunderlaget i närområdet. Ett stadsdelstorg består av ca 10-15 000 kvm effektiva handelsytor. Att utveckla Korsvägen till ett stadsdelstorg skulle ge positiva effekter i staden genom att handelstråket via Avenyn stärks och förlängs. Ett stort närhetsunderlag minskar behovet av parkeringar. Stadsdelscentrum finns bara i större städer, i Stockholm finns några ovanpå tunnelbanestationer. De är både är kommersiellt framgångsrika och skapar en naturlig mötesplats i området

STADSBYGGNADSKVALITETER

I området finns flera platser intill trafikerade gator, och i anslutning till målpunkternas huvudentréer, men gatumiljöerna har få gröna inslag. Det erbjuds relativt få tydliga offentliga rum med kvalité och lugn, som komplement till stråken och de trafikerade ytorna. När fler människor i framtiden förväntas komma till området behövs mer plats att vara på, sittplatser för att betrakta livet runt omkring såväl som mötesplatser.

Örgrytevägen pekas i planeringsunderlaget Höga Hus i Mölndalsåns dalgång 2.0 ut som ett av de ställen där högre bebyggelse anses

ENTREER

Adresspunkter

Skillnaden blir tydlig mellan den täta blandstaden där entréer till bostäder och affärslokaler ligger tätt och de stråk där universitet/institutioner respektive evenemang/museer är placerade.

Inom t ex Lisebergs och Svenska Mässans områden ligger många entréer till matställen och butiker, men de flesta nås bara inifrån respektive evenemangsområde.

MARKÄGANDE

Kommunal mark

Tomträtt på kommunal mark

1 Liseberg
1T Liseberg (tomträtt)
2 Higab, kommunalt bolag
2T Higab (tomträtt)
3 Statens Fastighetsverk
4 Akademiska Hus, statligt bolag
5 Svenska Mässan, stiftelse
6 Göteborgs stads Parkeringsaktiebolag
7 Fastighets AB Balder
8 Familjebostäder
9T Universeum (tomträtt)
10T Hantverkshus- och Industrihus i Göteborg AB (tomträtt)
Utöver dessa finns ett antal bostadsrättsföreningar och hyresfastigheter med olika ägare.

lämplig. Här anges också vilka stadskvaliteter som ska säkerställas som att värna fotgängaren, viktiga siktlinjer och stadslivet intill byggnaderna. Placeringen och utformningen av höga hus är också en lokalklimatfråga då 2/3 av de vindar som fasaden fångar upp leds ner till marken. Man kan skapa en god närmiljö om man är medveten om detta och utformar husen med en sockel och tak som bryter nedåtvindarna. Den förhärskande vindriktningen vintertid är sydöstlig i dalgångens riktning.

VATTEN OCH GRÖNT

Området runt Korsvägen karaktäriseras till stor del av grönska. Själva trafikplatsen Korsvägen ligger i en sänka mellan flera trädbevuxna bergskammar. En av anledningarna att grönskan ligger bevarad är att den är otillgänglig. Topografin gör att det har varit och är svårt att få till ett finmaskigt nät av stråk. Det finns informella, bitvis branta stråk som följer terrängen och kopplar ihop stadsdelarna i området. Grönskan ihop med torpografin bildar en grön fond och bebyggelse från olika tider överlappar i den gröna kulissen.

Korsvägenområdet har Mölndalsån och Renströmsparken med Näckrosdammen, platser med växtlighet och vattenkontakt, som blir allt viktigare att tillvarata och utveckla när tätheten i staden ökar. Det gröna sammanlänkas av Johannebergs landeri och Lisebergs nöjespark, och möter i öster ravinen mot Delsjöns naturreservat, och i väster Trollspisberget mot Johanneberg. I norr finns Burgårdsparken, liksom förbindelserna till innerstadens parkmiljöer och det gröna stråket längs Mölndalsån. Norrut, i Gårda, har Mölndalsåns kvaliteter tillvaratagits och används av både gående och cyklister, men runt Örgrytevägen har trafiken kommit att dominera så att kontakten med vattnet helt har gått förlorad. En lång sträcka av ån ligger inkapslad i Lisebergsparken och kopplingen mot Mölndal bryts.

Johannebergs landeri ligger mellan Renströmsparken och Korsvägen och platån söder om landeriet erbjuder en stillsam yta ovanför det pulserande Korsvägen. Men platån söder om Landeriet är svårtillgänglig på grund av topografin och Liseberg är inhägnat och endast tillgängligt när man betalat inträde. Däremot har båda stor visuell betydelse i området.

Stadsparken Renströmsparken ligger skyddad i den kuperade terrängen. Det man uppfattar som park är en helhet av olika parkavsnitt, med olika fastighetsägare. Lorensbergs villastad med sina uppvuxna träd ligger på bergskammen i nordost och bäddar in parken i grönska. På Akademiska hus mark ligger grönytorna runt f d Hovrätten som upplevelsemässigt är en del av Renströmsparken, liksom den vackra och omtyckta gräsmattan som böljar sig mellan Näckrosdammen och Humanisten. På andra sidan Mannheimers väg, på stadens mark, ligger Näckrosdammens stillsamma vattenrum inramad i frodig grönska och Trollspisberget med mer rå natur i kontrast till den kultiverade i sänkan. Den viktigaste kvalitén är upplevelsen av platsen som en grön oas med Näckrosdammens vattenspegel och dess näckrosor bredvid en av innerstadens få lekplatser som inte är omgärdad av trafik. Miljön är uppskattad av såväl boende, studenter och arbetande i området som av människor från hela staden och av turister.

Studentliv
Gräsmattan mellan Humanisten och Renströmsparken

Fågelmatning
Lekplatsen vid Näckrosdammen, Trollspisberget i bakgrunden

Promenadstråk
Trappa vid Johannebergs landeri, stenstaden i bakgrunden

Pulkaåkning och hundrastning
Näckrosdammen, Lorensbergs villastad i bakgrunden

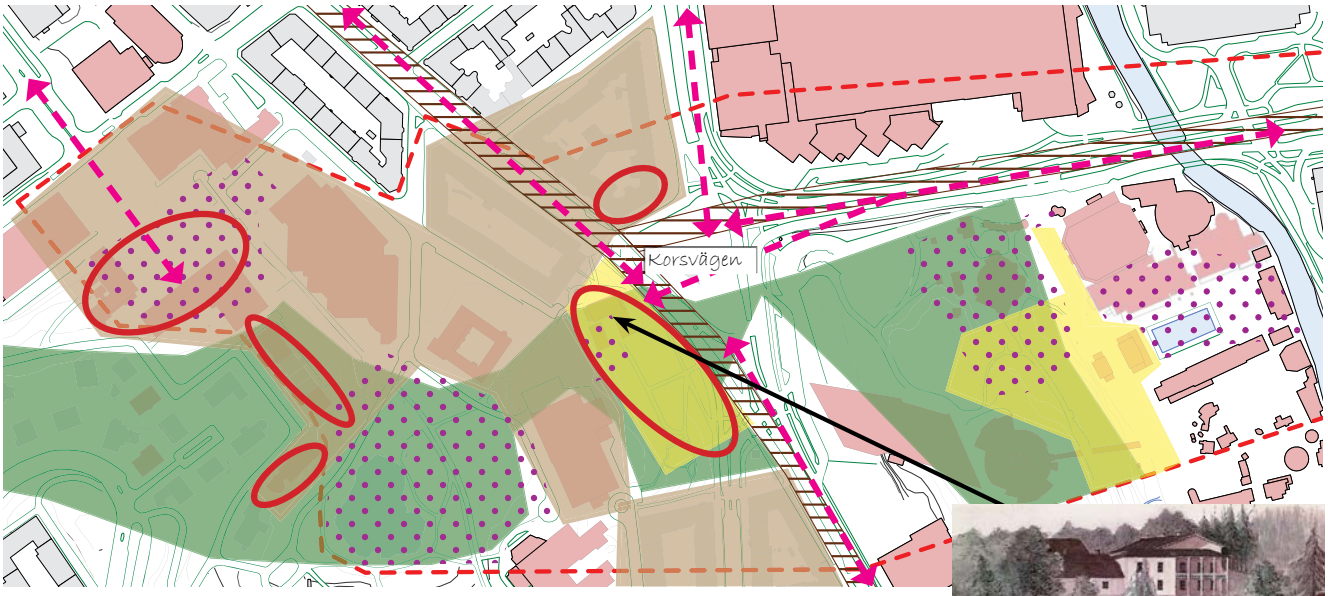
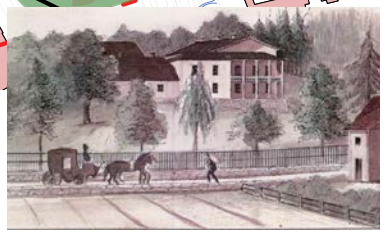


Illustration över områdets mest centrala värden, både i form av miljön som helhet och kulturhistoriskt mycket värdefulla byggnader. Illustration: Antiquum

T h: Målning från 1850 av Johannebergs landeri GMA5565:2



- *Äldre vägträckningar, känsliga för förändringar*
- *Viktiga spår från landeriepoken, känsliga för förändringar*
- *Viktiga spår från Jubileumsutställningen 1923*
- *Bebyggelse präglad av höga arkitektoniska anspråk och hög materialkvalitet*
- *Viktigt grönt samband*
- *Viktiga siktlinjer*
- *Särskilt viktiga fondmotiv*
- *Avgränsning av undersökningsområden*

T h: Karta från 1872. Här framträder en tydlig struktur på landeriets trädgårdsanläggning. Trädgårdsanläggningen löper parallellt med Södra Vägen och man kan ana spåren av den övre och den nedre trädgården. Den norra infarten som vid stenstadens expansion skars av ses här i hela sin sträckning.

HISTORIK

När staden utvecklas i ett område, utgår förnyelsen och förändringarna från områdets existerande kvalitéer och karaktär. Det blir då viktigt att skilja ut och benämna vad det är som gör Korsvägenområdet unikt, och ur vilken historisk kontext som dagens sammansättning av byggnadsstrukturer, vägnät och stadsrum, uppstått.

GAMMAL INFARTSLED OCH KNUTPUNKT

Korsvägenområdet har ingått i Göteborg sedan staden grundades. Södra Vägen fungerade som infartsled redan på 1600-talet, och på 1700-talet delades landsvägen där Örgrytevägen från öster mötte Södra vägen, och Korsvägen bildades. Fram till 1800-talet var området ett utkantsområde som arrenderades ut till landerier. 1881 kom spårtrafiken till platsen, och såväl vägsträckningarna som spårvagnssträckningarna är samma idag, vilket gör Korsvägen kommunikationshistoriskt intressant. Korsvägen präglas idag av de fem huvudgatorna som strålar ut från platsen, och siktlinjerna är en viktig del av den historiska förståelsen av platsen. Korsvägen är också stadsplanehistoriskt intressant då två skilda stadsplaneideal möts med platsen som gräns, 1800-talets rutnätsstad i norr och det tidiga 1900-talets terränganpassade och estetiskt betingade stadsbyggnadsideal i söder. Stadsbyggnadshistoriskt ger Korsvägen en bild av hur Göteborg expanderat och tagit form från 1700-tal till 2000-tal. I stadsutvecklingsprocessen är dessa historiska lager ständigt närvarande, de sedan århundraden korsande vägarna, rörelsen som antagit olika skepnader medan tider och teknik förändrats, och den byggda staden.

HISTORISKT PARKSTRÅK

Där sekelskiftets stenstad slutade vidtog landerierna med odlingsmark och trädgrönska. En del av grönskan finns kvar i form av ett parkstråk från det som kallas Himlabacken, nedanför Hvitfeldtska gymnasiet, via Lorensbergs villastad, Renströmsparken och Johannebergs landeri, till Lisebergs nöjespark. Trots 1900-talets bebyggelse i stråket, är det fortfarande möjligt att uppleva det som ett huvudsakligen grönt bälte. Genom den gröna Fågelsången knyts även Götaplatsen till det parkstråket, och en koppling mot öster och Delsjöområdet finns, även om den kan förstärkas, tillsammans med kopplingen till Burgårdsparken och innerstadens stadsparker.

PÅMINNELSE OM LANDERIERNA

Johannebergs landeri, från 1700-talet, utgör en historisk påminnelse om de landerier som på 1700- och 1800-talen omgav staden innanför vallarna. Landeriet är områdets äldsta byggnad, och som träbyggnad skiljer den sig från den storskaliga omgivningen. Trädgårdsterrassen, och grönskan ner mot Korsvägen, gör det möjligt att föreställa sig hur den lantliga miljön kunde gestalta sig för 200 år sedan. Johannebergs landeri är på grund av de bevarade trädgårdsanläggningarna, fornlämningen, och sitt exponerade läge mot Korsvägen en unik lämning från Landeritiden. Att landerierna på sin tid präglade stadsbilden, återspeglas i att många stadsdelar idag bär deras namn, till exempel Johanneberg och Lorensberg.

MÖTE MELLAN OLIKA EPOKERS PLANIDEAL

I Korsvägenområdet möter 1800-talets rutnätsstad, med storslagna och exklusiva bostadshus och institutionsbyggnader, det tidiga 1900-talets terränganpassade stadsplan med sammanhållna tegelarkitektur. De skilda planidealen är väl avläsbara på platsen, bebyggelsen illustrerar olika utbyggnadsfaser och ger en tydlig bild över hur staden expanderat. I väster domineras området av bebyggelse från 1900-1935, medan tillkomsttiden i öster varierar mer, dock med betoning på bebyggelse uppförd år 1970-2000. Bebyggelsen bär därmed på flera olika berättelser, och bland dem det monumentala stadsbyggnadsprojektet Götaplatsen, 1920-talets storgårdskvarter med sina sociala ambitioner och evenemangsstråkets utveckling från 1923 fram till idag.

RIK ARKITEKTURHISTORISK PALETT

Inom området finns många bra exempel på arkitekturstilarna under 1900-talets första årtionden, till exempel det sena 1800-talets rikt dekorerade stenstadsbebyggelse, 1920-talsklassicism och 2000-talets glasade rymdfackverk. Längs med Mölndalsån finns viktig fabrikshistoria representerad, till exempel i Kanolds fabriker från år 1915. Göteborgsutställningen 1923 har därtill lämnat många tongivande spår i området, i form av till exempel Götaplatsen, Renströmsparken, Lisebergs nöjespark och Svenska Mässan. Många av områdets landmärken är från senare delen av 1900-talet och från 2000-talets första år, till exempel Hotell Gothia Towers, Humanistiska fakultetens byggnader, Universitetsbibliotekets tillbyggnad, Universeum och Världskulturmuseet.

TRAFIK

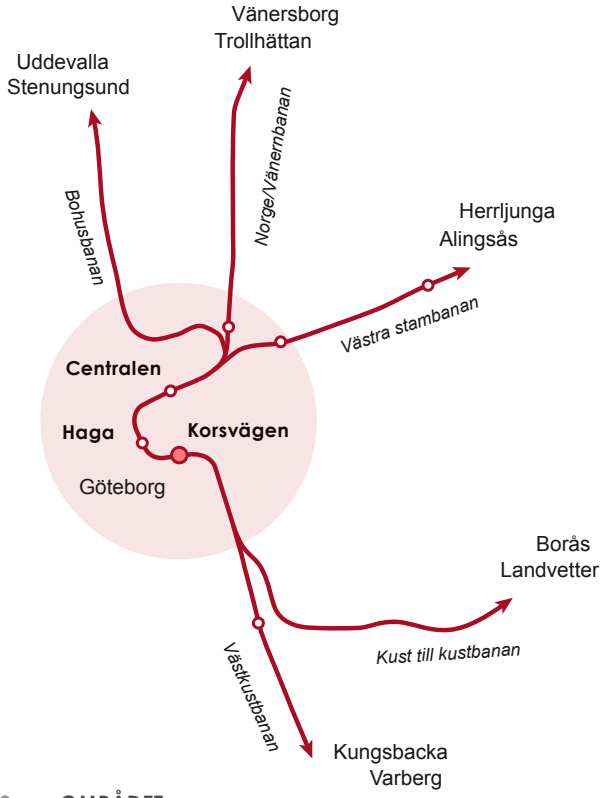
Korsvägen är en av Göteborgs stora entrépunkter och är tidvis hårt belastad av omfattande såväl bil- och kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik. De stora målpunkterna som finns i närområdet (Svenska Mässan, Liseberg, Världskulturmuseet Universeum och GotEvent = Scandinavium, Valhalla sporthallar och Valhallabadet) drar till sig sammanlagt ca 6 miljoner besökare per år. Kraven på tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer och passerande gång- och cykeltrafik är redan idag stora och kommer att öka när Västlänken byggts ut och K2020 har genomförts.

NY TÅGSTATION VID KORSVÄGEN

I samband med byggandet av Västlänken kommer Korsvägen att få en ny underjordisk tågstation för pendel- och regiontågtrafik. Västlänken, som är en järnväg för pendel- och regiontåg i tunnel under centrala Göteborg, kommer ha tre nya tågstationer under mark vid Korsvägen, Haga och Göteborgs central. Tunneln kommer att börja byggas 2017/2018 med trafikstart 2026. Fullt utbyggd kommer Västlänken skapa plats för fler tåg, minska sårbarheten i järnvägssystemet och medföra en nödvändig kapacitetsökning. Flera centrala tågstationer gör att resenärer kommer att kunna resa enklare och snabbare samt erbjuda ett attraktivt och hållbart alternativt till bilpendling från Göteborgs ytterområden och kranskommuner.

Planeringen av Västlänken sker i samarbete med Trafikverket som ansvarar för järnvägsplan och genomförande medan Göteborgs stad ansvarar för detaljplanering och stadsutveckling i anslutning till stationslägena. Kapacitetsförbättrande järnvägssatsningar av samma slag som Västlänken har genomförts i Malmö 2010 genom Citytunneln och i Stockholm kommer Citybanan att stå klar 2017.

Tågstationen vid Korsvägen kommer att ligga under mark och behöva utrymme ovan mark för tre uppgångar, tekniska funktioner, ljusschakt mm. Uppgångarna ska ha nära till annan kollektivtrafik, vara kopplade till bra gång- och cykelstråk med cykelparkeringsmöjlighet i en trygg och attraktiv stadsmiljö.



KOLLEKTIVTRAFIK

Korsvägen är redan idag en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken och är utpekad knutpunkt även i K2020. Korsvägen trafikeras med sex spårvagnslinjer, två stombusslinjer och två expressbussar. Övriga busslinjer med uppehåll i Korsvägen uppgår till elva stycken. Privata aktörer i linjetrafik har också möjlighet att angöra platsen, till exempel Flygbussarna till Landvetter flygplats. Även många turistbussar rör sig i området, med uppställningsplatser främst utanför Svenska Mässan, längs Sofierogatan och i Gårda.

Den mesta busstrafiken från Centrum ankommer till Korsvägen på Södra Vägen och fortsätter via Örgrytevägen ut på E6/rv40.

Spårvagnstrafik trafikerar mellan Södra Vägen och Södra Vägen respektive Skånegatan.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Gångtrafikanterna i Korsvägen är främst kollektivtrafikresenärer. Enligt Västtrafik uppgår antalet på- och avstigande i Korsvägen år 2014 till ca 40 000 per dag, varav ca 4000 i maxtimmen. Ungefär hälften har Korsvägen som start-/målhållplats och andra hälften byter från/till spårvagn eller buss och fortsätter sin resa. Det uppskattas att ca 5000 gående per dygn passerar Korsvägen på väg någon annanstans.

Korsvägen är en del av stadens pendelcykelstråk och förbinder Göteborgs centrala delar med områden i söder och öster/sydöst. Uppskattningsvis passerar runt 7000 cyklister Korsvägen dagligen år 2014, varav ca 800 i maxtimmen. Cykelvägnätet är dock inte helt sammanhängande. Cyklisterna mellan Örgrytevägen och Skånegatan har bra vägalternativ via stråket vid Mölndalsån, medan alternativen är sämre för dem som ska söderut.

BILTRAFIK

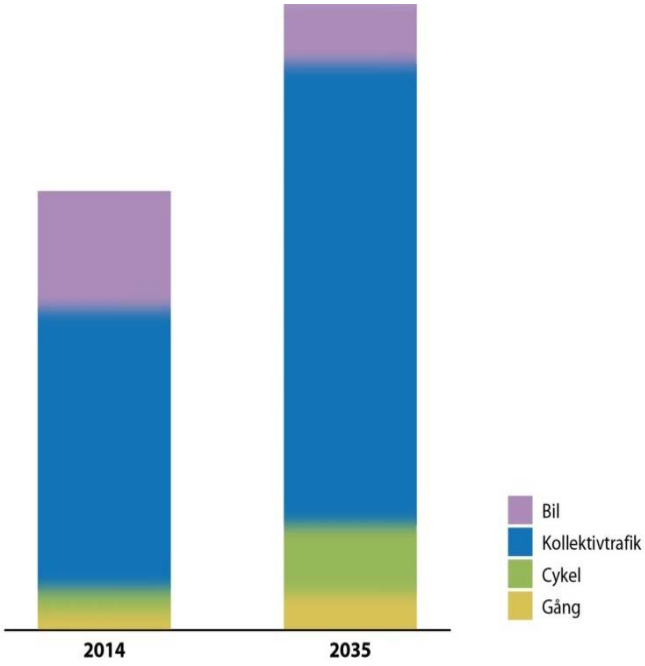
Dagens Korsvägen utgör en av de stora infartspunkterna till centrala staden. Runt 2 500 bilar passerar Korsvägen under eftermiddagens maxtimme år 2014, vilket motsvarar i storleksordningen knappt 30 000 bilar per medelvardagsdygn.

Eftersom det finns ett flertal större målpunkter/verksamheter runt Korsvägen förekommer det en hel del leveranstrafik i området. De flesta godsmottagningarna berör endast Korsvägen indirekt, förutom Universeum. De tar emot sitt gods uppe på berget bakom sin byggnad och tillfarten går via Korsvägen. Denna väg används också temporärt av Liseberg och fungerar även som räddningsväg.

ÖKAD TRAFIK 2035

Många fler människor kommer att röra sig i Korsvägen, särskilt i egenskap av bytande resenärer såväl till/från Västlänken som mellan övriga kollektivtrafiklinjer. Jämfört med dagens situation (år 2014) förväntar man sig närmare en fördubbling av antalet kollektivtrafikresenärer som år 2035 dagligen berör Korsvägen på ett eller annat sätt. Detsamma gäller för gångtrafikanter och cyklister. För att kunna ta emot fler människor på platsen behöver ytorna omdisponeras så att ett mer effektivt utnyttjande av ytan främjas. Ytorna för biltrafik behöver därmed minska och bedömningen är att biltrafiken behöver minska med knappt hälften.

Räknar man det totala antalet människor som dagligen passerar platsen, det vill säga inkluderat de kollektivtrafikresenärer som bara passerar Korsvägen utan att byta samt de resenärer som sitter i bilarna, förväntar man sig en ökning med över 40 %.



Resandetillväxt och färdmedelsfördelning räknat på vardagsmedeldygn i Korsvägen (Källa: Trafikkontoret Göteborg) Diagrammet visar på närmare en fördubbling av antalet kollektivtrafikresenärer till år 2035. Detsamma gäller för gångtrafikanter och cyklister medan biltrafiken miskar med knappt hälften.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

TRAFIKSTRATEGI 2035

Göteborgs 2035 trafikstrategi för en nära storstad beslutades i trafiknämnden februari 2014.

Strategin fokuserar på resor, stadsrum och godstransporter och anger tre huvudmål:

→ Ett lättillgängligt regioncentrum

→ Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv

→ Nordens logistikcentrum

I Trafikstrategin sätts även tre effektmål för resor:

→ Minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035.

→ Minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035.

→ Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik

Trafikstrategin fördjupar de delar som rör trafik i Göteborgs Stads översiktsplan. Generellt för Göteborgs Stad innebär detta att antalet gång-, cykel- och kollektivresor ska fördubblas fram till år 2035 i förhållande till 2011 års nivå och att antalet bilresor ska minska med en fjärdedel under samma period. Trafikförslaget i Korsvägen ska bidra till att såväl övergripande mål som effektmål i Trafikstrategin uppfylls.

Antagen kollektivtrafik i Korsvägen 2035, antal dubbelturer per riktning i maxtimmen (källa: Västtrafik, bearbetning av Trafikkontoret och WSP)

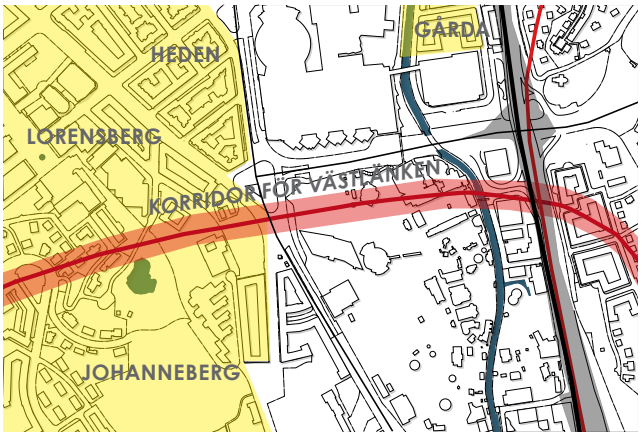
K 2020

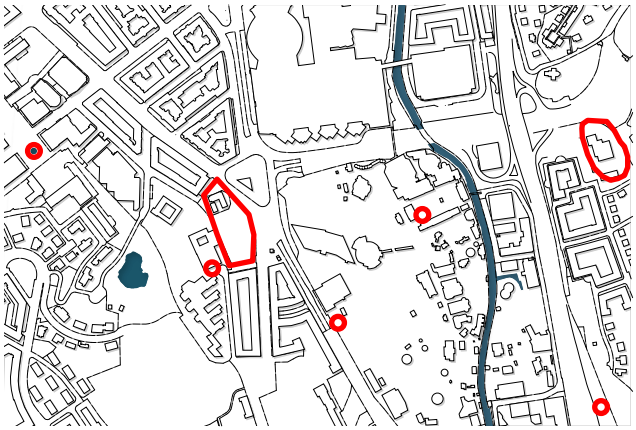
K2020 är ett samverkansprojekt inom Göteborgsregionens kommunalförbund, där ett antal kommuner, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket deltar K2020 syftar till att skapa en gemensam framtidsbild för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen. Projektet har som målsättning att fram till 2025 nästan fördubbla antalet kollektivtrafikresor inom Göteborg med kranskommuner, till en andel på 40% av det totala antalet resor.

BEGRÄNSAD BILTRAFIK I MARKPLAN

Med utgångspunkt i Alternativvalsstudien har Trafiknämnden gjort sin slutliga bedömning att planeringsinriktningen för Korsvägen ska vara en lösning med begränsad biltrafik i markplan och trafikförslaget för Korsvägen ska tas fram i linje med detta direktiv. Beslut togs även i Kommunstyrelsen 2015-05-13 i linje med Trafiknämndens tidigare beslut.

RIKSINTRESSEN OCH FORNLÄMNINGAR





RIKSINTRESSEN

Riksintresse för:

- kommunikation - E6, Kungsbackaleden
- kommunikation - järnväg, Västlänken med korridor
- kulturmiljövården - Lorensberg och stenstaden, Gårda industrimiljö (stadens bedömning avviker från statens för två kvarter i Gårda)

E6 ingår i det nationella stamvägnätet och i Transeuropeiska transportnätet i ett sammanhängande vägnät. E6 ska skyddas mot åtgärder som försvårar utnyttjandet av vägen, t ex får inte köer ut på motorvägen skapas av trafikförändringar i stadens gatunät.

För att klara kapacitetsökningen i järnvägsstråken till och från Göteborg så är Västlänken nödvändig för det nationella järnvägssystemet. En tunnel för pendeltåg och regionaltåg ger plats för fjärrtågen i säckstationen.

Vasastaden med Lorensberg och delar av Heden, Johanneberg, Haga och Annedal är en av landets största, mest enhetligt bevarade stenstadsmiljöer. Planmönster, bebyggelse och planteringar präglas av höga arkitektoniska anspråk och illustrerar växlande stadsbyggnadsideal 1870-1930. Trollspisberget i Renströmsparken är viktig för stadsbilden.

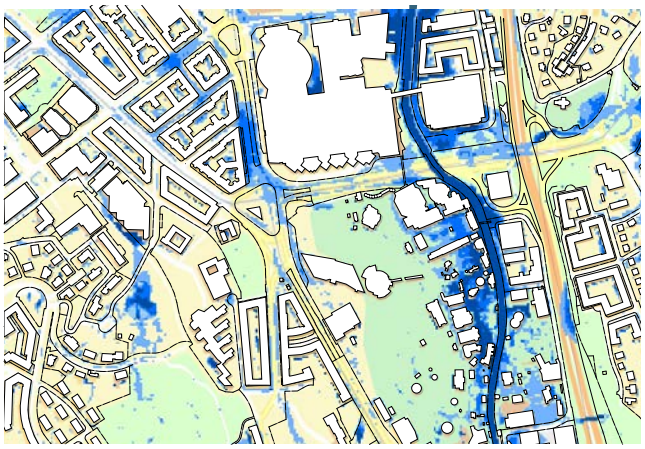
Åtgärder får inte vidtas som innnebär att riksintressena påtagligt skadas.

FORNLÄMNINGAR

Fasta fornlämningar får inte förändras, skadas eller bortföras utan tillstånd från länsstyrelsen. I samband med att förändringar av markanvändningen planeras kan arkeologiska utredningar komma att krävas. Länsstyrelsen beslutar om undersökningsåtgärder, skyddsavstånd runt och eventuellt borttagande av fornlämningar.

Fornlämningar i området är markerade med röda prickar respektive rödmarkerat område.

STÖRNINGAR OCH HOT

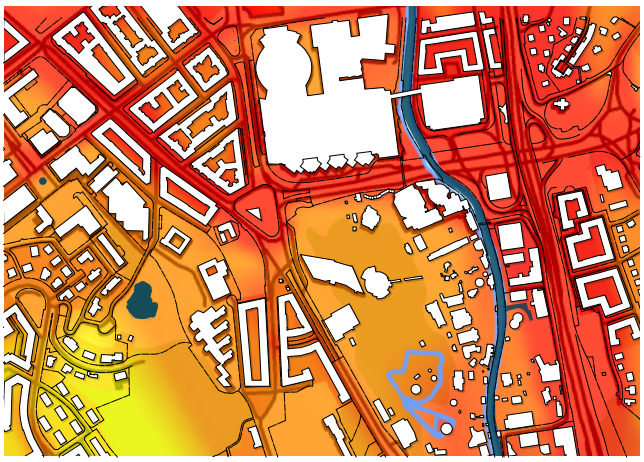


VATTENNIVÅER

100 årsregn översvämningsdjup (m)

- <0,1
- 0,1-0,3
- 0,3-0,5
- 0,5-1

Vid skyfall går dagvattennätet fullt och överskottet rinner iväg över marken och följer topografin. Detta händer främst sommartid, medan höga flöden i ån är ett problem höst och vinter. När vattnet stiger i Mölndalsån är sträckan vid Liseberg en känslig punkt. Åtgärder som kan vara nödvändiga för att skydda bebyggelse och infrastruktur är invallning eller spontning av ån. Rekommendation för lägsta nivå golv och öppningar i byggnader i området är +3,2 m.



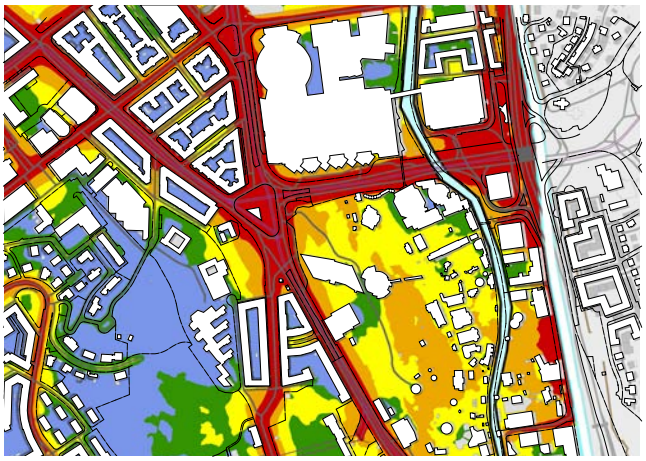
LUFTKVALITET

Beräknade kvävedioxidhalter i Göteborg. Kvävedioxid är den förorening som är svårast att klara miljökvalitetsnormerna för i Göteborg och det är en bra indikator för hur luftkvaliteten är i staden.

Rött = miljökvalitetsnormen för NO2 överskrids

Orange, gult = luften är renare, men halterna ligger fortfarande över utvärderingströsklarna

Den största orsaken till halterna är motortrafiken, på E6 är 9% tung trafik.



BULLER

Dygnsekvivalent ljudnivå 2013 från väg- och spårvagnstrafik, ljud från Liseberg är inte med i denna mätning

- <= 50 dBA
- 50 -55 dBA
- 55 - 60 dBA
- 60 - 65 dBA
- >65 dBA

När medelvärdet av ljudnivån utanför bostadens fasad är högre än 55 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida (högsta medelvärde 55 dBA samt maximal ljudnivå nattetid högst 70 dBA). För små bostäder med boarea max 35 m^2 ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida om medelvärdet av ljudnivån vid bostadens fasad är högre än 60 dBA.

POTENTIAL OCH UTMANINGAR

Korsvägenområdet har stor potential, som behöver värnas och utvecklas, och som är viktiga att identifiera i en stadsutveckling. I Korsvägenområdet finns det också problem och barriärer, utamaningar som behöver överbryggas. Ibland kan det som skapar potential, också skapa utmaningar. Ofta behövs prioriteringar, undersökningar, kompromisser och övervägningar. Då är det viktigt att söka samsyn om vad som skapar kvalité för människorna som vistas, bor och passerar området, nu och i framtiden.

offentliga mötesplatser

POTENTIAL

→ De stora och internationellt betydande målpunkterna, vars upptagningsområde sträcker sig långt utanför Korsvägenområdets gränser

→ Läsbarheten av Göteborgs historia i bebyggelse och stråk

→ Grönskan och vattenkontakten i Renströmsparken med Näckrosdammen och Trollspisberget, Mölndalsån, Lisbergs park och Burgårdsparken

→ Områdets attraktiva läge med tät kollektivtrafik, regional närhet till tågstationer och E6:an, och gångavstånd till Avenyn

→ Områdets orienterbarhet, dess långa siktlinjer och nodens visuella band med den omkringliggande staden

→ Oanvända zoner och refuger mellan dagens trafikytor

storskaligtrafiklösning

UTMANINGAR

→ De storskaliga strukturernas långa och slutna sidor mot gatunätet

→ Den tydliga uppdelningen mellan kvarterstaden med vardagsliv och evenemangsstråket med stora strukturer

→ Höjdskillnaderna som i viktiga stråk skapar barriärer mellan evenemangsstråket och kulturinstitutionerna vid Götaplatsen

→ Få offentliga mötesplatser med vistelsekvalitéer

→ Storskaliga trafiklösningar, intensivt trafikerade och som samlar trafik kring Korsvägens trafikplats

→ Ett grovmaskigt gatunät

historisk läsbarhet

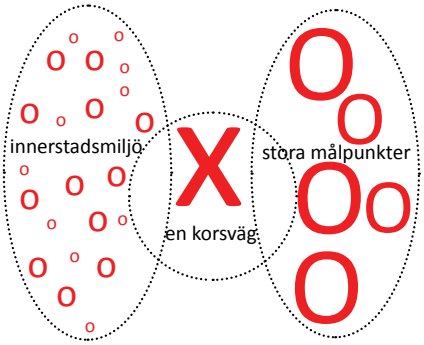
DET SOM ÄR UNIKT FÖR KORSVÄGENOMRÅDET ÄR ATT HÄR FINNS BLANDNINGEN AV

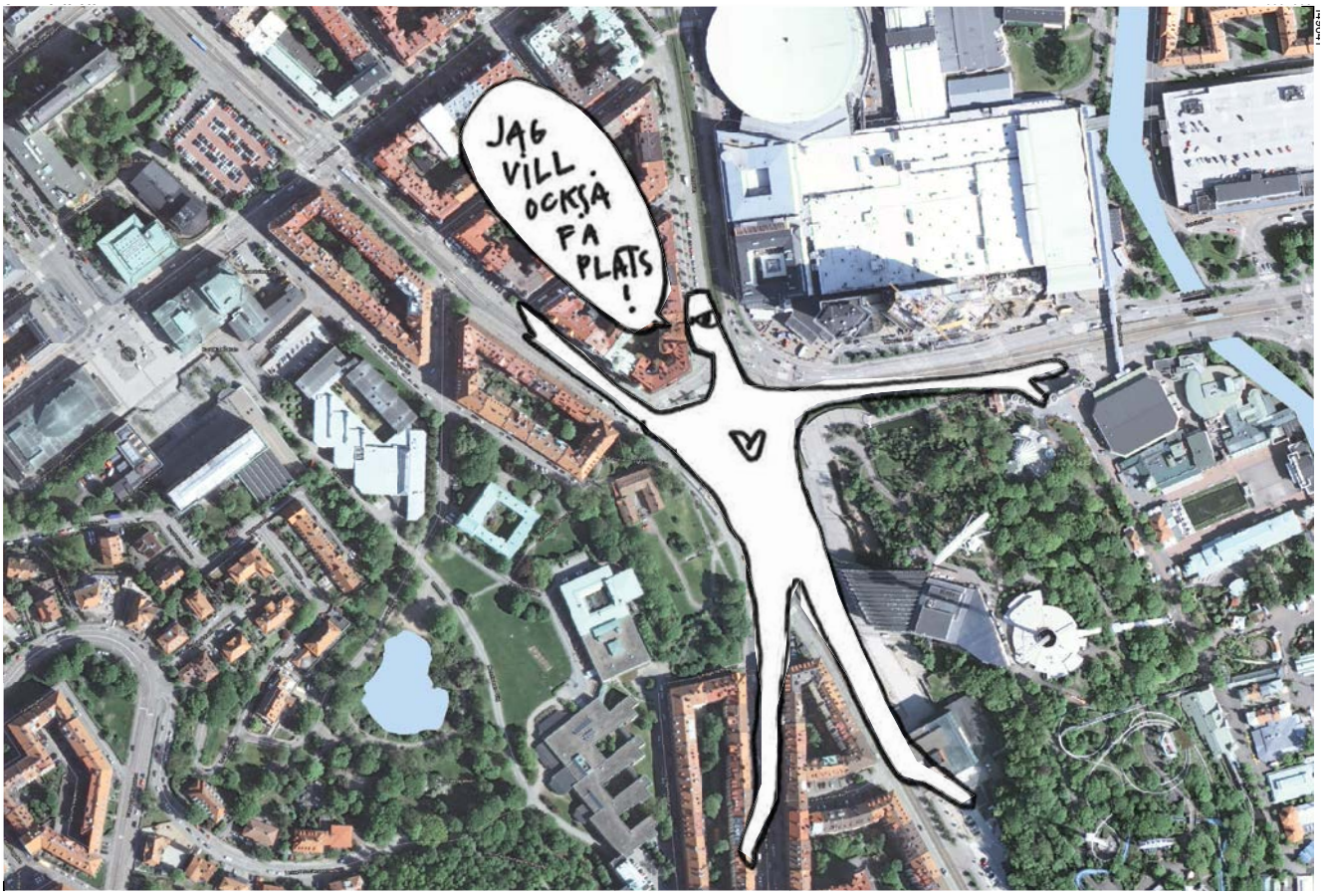
→ en korsväg och en knutpunkt för flöden genom staden

→ innerstadsmiljö med det lokala vardagslivet, småskalighet, boendemiljöer, befolkad dygnet runt

→ stora regionala och nationella målpunkter; evenemangsstråket, museerna och universitet, storskalighet och stora besöksflöden som varierar över dygnet och året

→ en trafikfri stadspark med vattenkontakt och närhet till naturupplevelser




JAG VILL OCKSÅ FÅ PLATS!

närhet
kollektivtrafik
puls

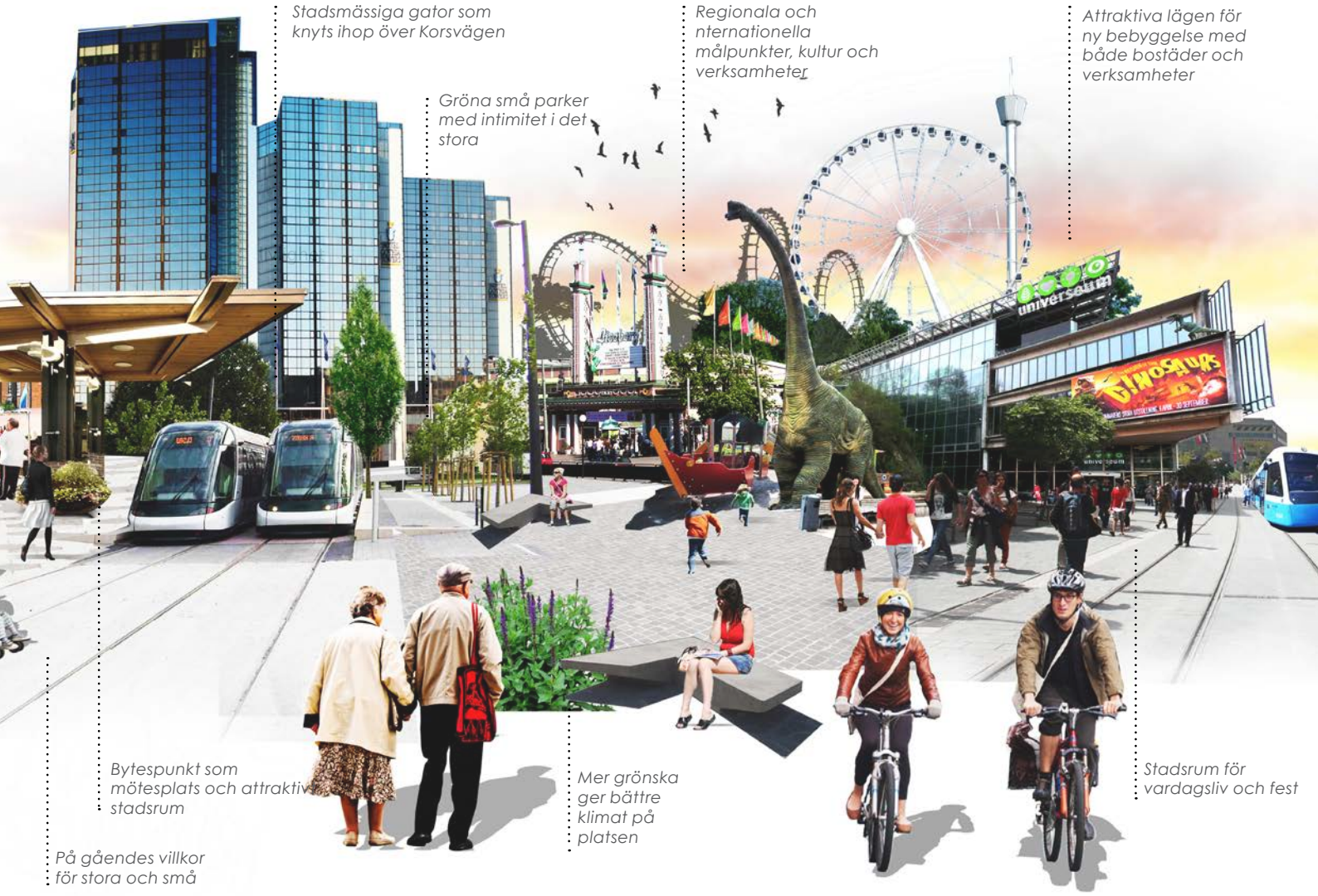
stora
målpunkter

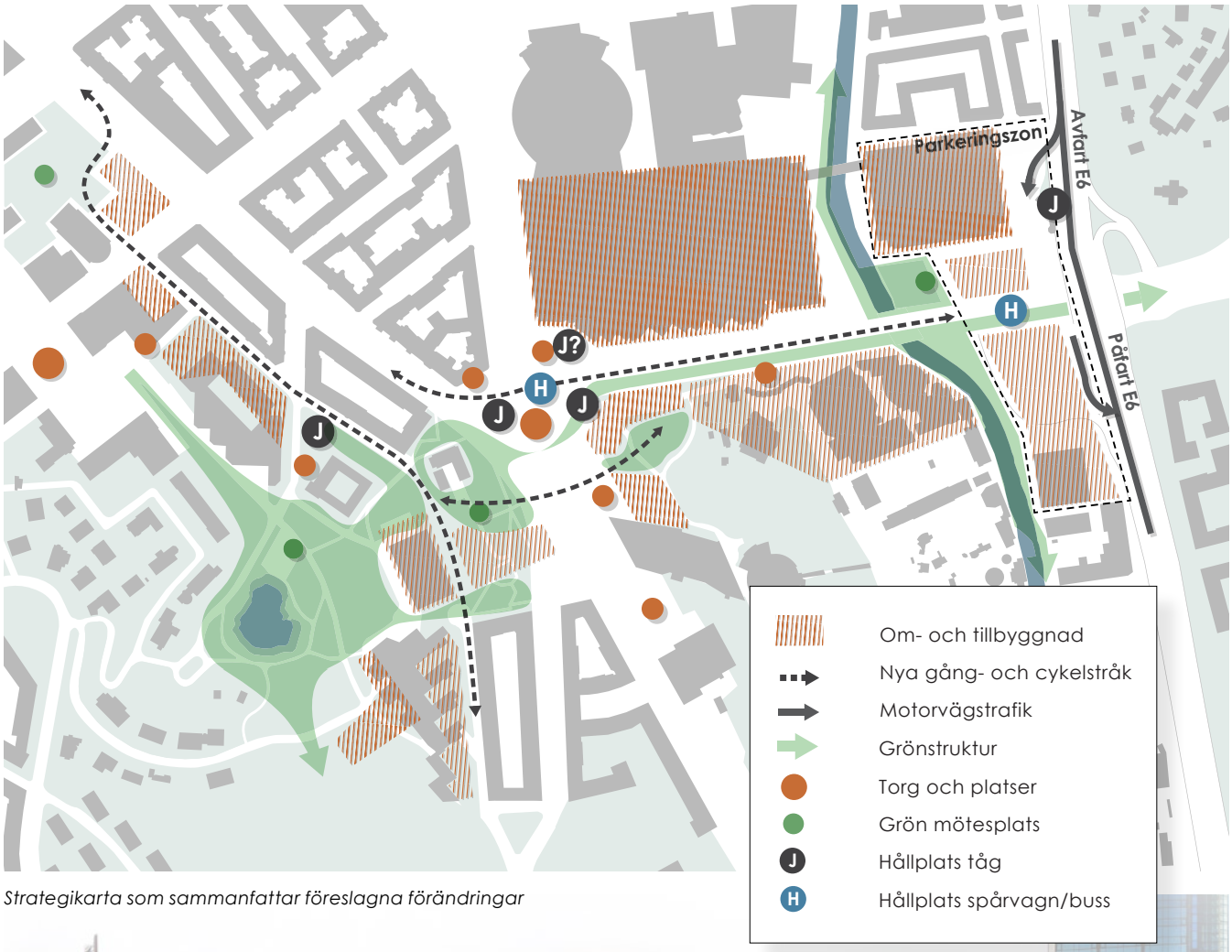
vattenkontakt

MÅL & STRATEGIER

Hur kan Korsvägenområdet stödja såväl den regionala utvecklingen som utvecklingen av en god närmiljö för de boende och verkande i stadsdelen?

Tre mål har arbetats fram med tillhörande strategier som ett svar på denna frågeställning.


Stadsmässiga gator som knyts ihop över Korsvägen
Gröna små parker med intimitet i det stora
Regionala och nternationella målpunkter, kultur och verksamheter
Attraktiva lägen för ny bebyggelse med både bostäder och verksamheter
universeum
DINOSAURS
Bytespunkt som mötesplats och attraktiv stadsrum
Mer grönska ger bättre klimat på platsen
Stadsrum för vardagsliv och fest
På gåendes villkor för stora och små



Strategikarta som sammanfattar föreslagna förändringar

MÅL & STRATEGIER

MÅL FÖR OMRÅDETS UTVECKLING

Tre mål har identifierats för att skapa förutsättningar i Korsvägenområdet som stödjer stadens utveckling till en livskraftig och långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och miljömässiga värden.

INBJUDANDE STRÅK OCH LOGISKA SAMBAND

Genom att stärka samband och kopplingar och arbeta bort barriärer görs staden mindre segregrerad och mer sammanhållen. Möten och kontakter är viktiga i staden. En befolkad stadsmiljö med samlande stråk och väl definierade platser skapar trygghet. Mitt i området ligger Korsvägen, en smidig bytespunkt som är lätt att passera till fots och med cykel.

INNERSTAD MED RUM FÖR VARDAGSLIV

Vardagslivet är en viktig fråga som genomsyrar stadens arbete. För Korsvägenområdet handlar det om att skapa trygga, gröna och upplevelserika miljöer för att locka människor att röra sig till fots och med cykel genom området. Det kännetecknas av närhet mellan boende, service och parker och är en plats där man kan växa upp, leva, verka och åldras.

PLATS FÖR LÄRANDE, UPPLEVELSER OCH MÖTEN

Universitetet, museer och evenemang har idag en koncentration i Korsvägenområdet. Det är av stor vikt att de här verksamheterna kan fortsätta att expandera även i framtiden, då stadslivet både berikar och berikas av dem. Förutsättningarna för gemensamma kontaktytor ska understödjas i stadsutvecklingsprocessen.

STRATEGIER

För att nå de tre övergripande målen är följande strategier särskilt viktiga. I takt med att arbetet går vidare kan de komma att kompletteras.

INBJUDANDE STRÅK OCH LOGISKA SAMBAND

- → Korsvägen utvecklas till en effektiv bytespunkt integrerad i stadens stråk
- → Örgrytevägen blir gång- och cykelvänlig istället för bildominerad infartsväg
- → Parkeringar lägg i bebyggelsen i området närmast motorvägen i anslutning till kollektivtrafik
- → Alla stadens stråk löper i markplan
- → Finmaskighet och nya genomgående stråk utvecklas
- → Västlänkens uppgångar samt Lisebergsstationen ska vara trygga att använda och lätta att hitta till
- → Ett grönt promenadstråk utvecklas från Renströmsparken till Delsjöområdet

INNERSTAD MED RUM FÖR VARDAGSLIV

- → Byggnader och parker runt gator och platser utvecklas och får en mångfald av verksamheter och målpunkter
- → Stadsrum utvecklas i olika skalor och med olika puls, för vardag och stora evenemang
- → Renströmsparkens identitet som en lugn och trygg parkmiljö för alla åldrar stärks
- → Grönstrukturer med sociala och ekologiska funktioner utvecklas
- → Barnkonsekvensanalys och socialkonsekvensanalys används som verktyg vid all planering

PLATS FÖR LÄRANDE, UPPLEVELSER OCH MÖTEN

- → Kunskaps-, besöks- och personalintensiva verksamheter utvecklas och lokaliseras i området
- → De stora verksamheterna vänder sig ut mot staden för ett större utbyte med omgivningen och med varandra.
- → Tillägg och omvandling av bebyggelse sker i strategiska lägen
- → Upplevelser i ögonhöjd i gaturummet prioriteras
- → Stadens historia ska vara synlig genom byggnader, platser och stråk

STATIONSVÄGEN

FRAMTIDS-BILDER

I detta kapitel lyfts djupare resonemang. Ibland följs dessa av illustrationer av hur bebyggelse och gaturum skulle kunna gestaltas, medan det ibland stannar vid att lyfta frågeställningar och motstående intressen, bland annat ur materialet från workshopar och dialoger.

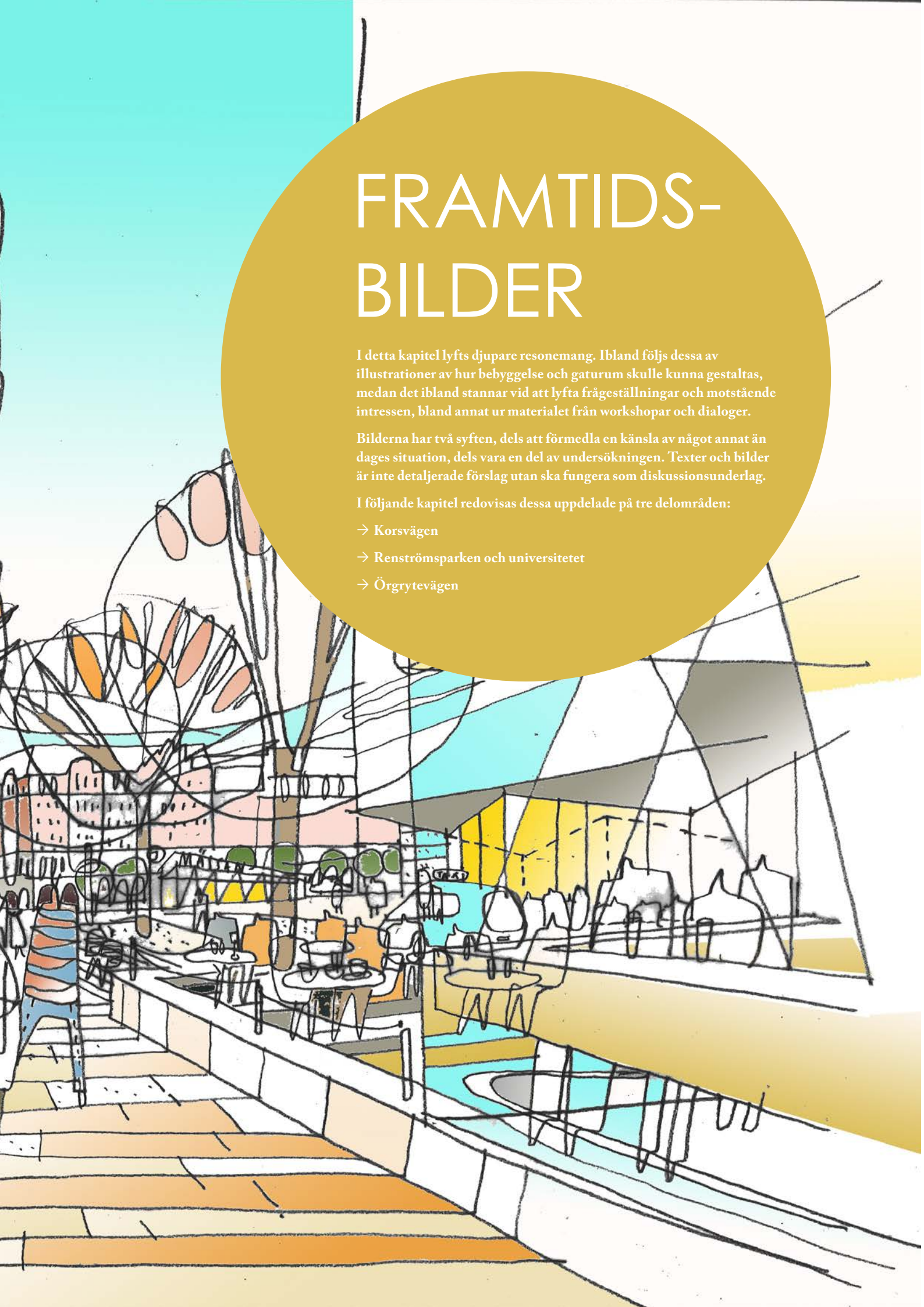
Bilderna har två syften, dels att förmedla en känsla av något annat än dages situation, dels vara en del av undersökningen. Texter och bilder är inte detaljerade förslag utan ska fungera som diskussionsunderlag.

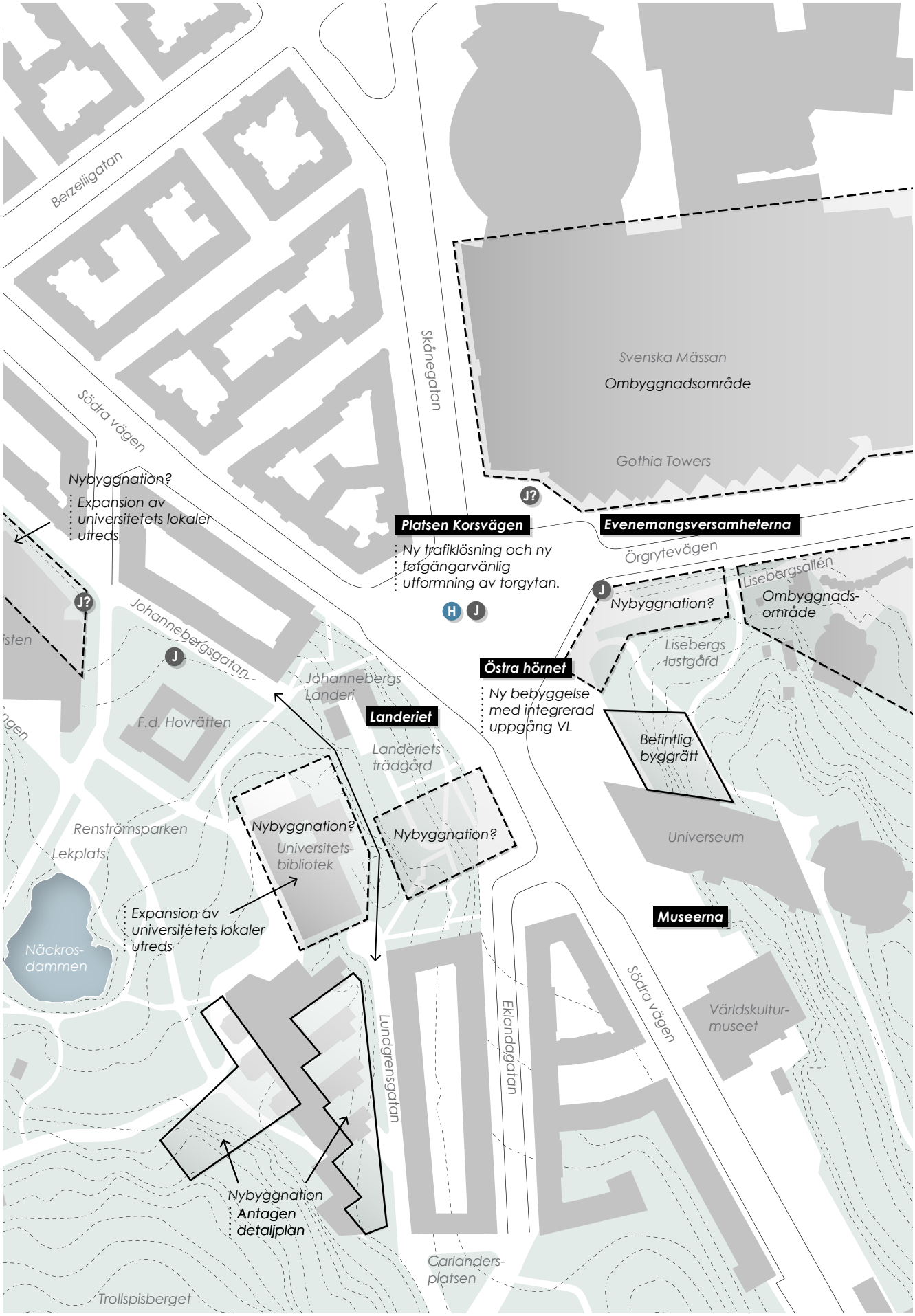
I följande kapitel redovisas dessa uppdelade på tre delområden:

→ Korsvägen

→ Renströmsparken och universitetet

→ Örgrytevägen




Berzeliigatan
Skånegatan
Svenska Mässan
Ombyggnadsområde
Gothia Towers
Södra vägen
Nybyggnation?
Expansion av universitetets lokaler utreds
J?
Platsen Korsvägen
Ny trafiklösning och ny fotgängarvänlig utformning av torgytan.
Evenemangsversamheterna
Örgrytevägen
Lisebergsallén
Ombyggnads-område
Nybyggnation?
H
J
Johannebergsgatan
Lisebergs lustgård
Östra hörnet
Ny bebyggelse med integrerad uppgång VL
Johannebergs Landeri
Landeriet
F.d. Hovrätten
Landeriets trädgård
Befintlig byggrätt
Renströmsparken
Lekplats
Nybyggnation?
Universitets-bibliotek
Nybyggnation?
Universeum
Museerna
Näckros-dammen
Expansion av universitetets lokaler utreds
Lundgrensgatan
Eklandagatan
Södra vägen
Världskultur-museet
Nybyggnation
Antagen detaljplan
Carlanders-platsen
Trollspisberget

KORSVÄGEN

TILLGÄNGLIGT RUM I STADEN

Korsvägen är ett av Göteborgs mest välkända entrérum. Här finns storstadsmässig puls, spektakulära byggnader, ljusspel och stora evenemang intill vardagsliv. Korsvägen möter man från flera håll, och siktlinjer, gatusträckningar, fondmotiv och omkringliggande bebyggelse samspelar i platsens unika karaktär. I framtiden är nya Korsvägen fortsatt en trafikplats, effektiv bytespunkt och entré till staden. Men den är också ett nav i den stadsutveckling som pågår i området. Det ställer andra krav på hur platsen organiseras/disponeras än i dagens trafikdominerade lösning. För att göra Korsvägen mer tillgänglig har vi tittat på ett flertal olika trafikprinciper som kan uppfylla målet med en effektiv bytespunkt som också tillåter besökare och boende i området att använda Korsvägen som en naturlig del av den omgivande staden.

TRAFIKFÖRSLAG KORSVÄGEN

Ett trafikförslag för Korsvägen är under framtagande. I stadsutvecklingsprogrammet redovisas övergripande priciper för hur olika trafikslag kommer att röra sig. (se diagram nästa sida). Trafikförslaget kommer att presenteras i detaljplanen för Västlänken station Korsvägen, med samråd i april. Beroende på vilka synpunkter som inkommer i samrådet kan den beskrivna strukturen komma att ändras.

HUR PÅVERKAS KOSRVÄGEN AV ATT KÄRNAN VÄXER?

I trafiklösningen som studeras är fokus på fotgängaren. Cyklister och kollektivtrafik får ökat utrymme och bilarna trafikerar platsen på stadens villkor. På Korsvägen betyder det att gatorna runt Korsvägen får en annan karaktär än idag. Gaturummen blir tydligare med inslag av grönska i stadens skala och en del tidigare trafikytor omvandlas till vistelseytor eller ny bebyggelse. Själva platsen Korsvägen får en tydligare inramning med nya byggnader som erbjuder reasande med kollektivttrafiken, boende och arbetande i området och besökare till evenemangen ett större och mer blandat utbud än i dag.

→ För att göra platsen mer tillgänglig är strategin att gå till ett rörelsemönster där fotgängarens rörelse och hållplatsernas geometrier strukturerar platsen istället för ett trafiklandskap med logiskt rörelsemönster för bilar på bekostnad av fotgängaren

→ För att göra platsen mer tillgänglig för andra än bytesresenärerna öppnas bytespunktens hörn och integreras i stadens gatustruktur

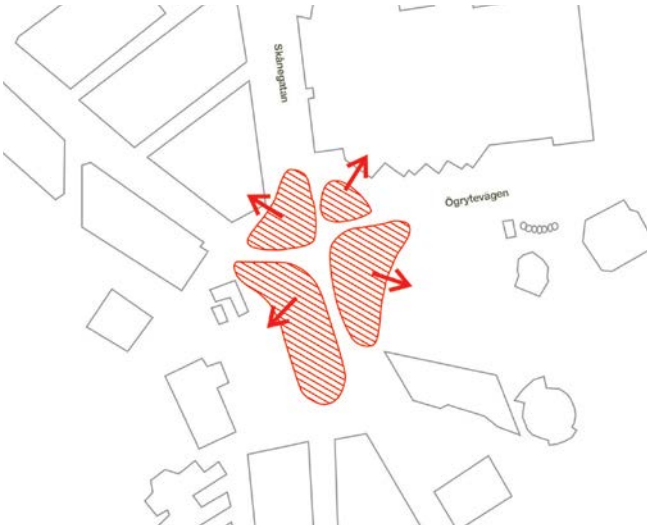
→ För att klara det ökade trycket på området är strategin att sprida flödena över ett större geografiskt område, att utvidga bytespunkten och att skapa ytor utanför de stora evenemangen och institutionerna i området

VÄSTLÄNKENS UPPGÅNGAR VID KORSVÄGEN

Västlänkens mest använda uppgång på Korsvägen är mittuppgången som ligger i Korsvägens bytestriangel. Läget tillåter fria flöden mellan de två mest använda hållplatslägena, och vänder sig mot Södra Vägen, Heden och Avenyn. Placeringarna tillåter en flexibel utformning av platsen i framtiden. Ytor för Västtrafiks resenärer finns i ett mellanplan under mark tillsammans med Västlänkens ytor, eller i bebyggelse på platsen. Västlänkens östra uppgångsläge ligger i en ny stationsbyggnad i kanten mot Liseberg. Här kan gående från Västlänken nå Lisebergs huvudentré utan att korsa trafik. Ytterligare en uppgång diskuteras som vänder sig mot Svenska Mässan och Skånegatan.

KORSVÄGEN IDAG

KORSVÄGEN FRAMTID



Dagens refuger och ytor mellan gatusträckningarna och spåren bildar öar som de gående måste ta sig över för att nå bytespunktens mitt. I framtiden utformas Korsvägen med större, sammanhållna vistelseytor som vänder mot husfasaderna runt platsen på samma sätt som på Järntorget. Mellan platserna går tydliga stråk.

NY SKALA I STADEN – OCH I KOLLEKTIVTRAFIKEN

Idag ligger hållplatslägena organiserade som en triangel på Korsvägen. Hållplatserna är anpassade efter dagens spårvagnar som är 32 meter långa. För att möta det ökande behovet av kollektivtrafik arbetar Göteborgs Stad bland annat med rymligare fordon, som är både längre och högre än dagens, och som kan transportera fler passagerare vid varje tur. På Korsvägen får det som konsekvens att hållplatserna som idag är cirka 32 meter ökas till 45 meter. Antalet turer kan i framtiden vara desamma som idag, men antalet passagerare ökar. 45 meters spårvagnar ger mått som inför en ny skala i staden. Eftersom flera linjer möts på Korsvägen, med korsande spår, får storleken på spårvagnarna konsekvenser för stadsmiljön. Det blir hållplatsernas storlek och lägen, som strukturerar platsen. Håller man kvar vid dagens princip med en triangulär bytespunkt drivs hållplatslägena ut mot kanterna och det blir trångt runtomkring och de omgivande stråken blockeras av hållplatslägena. I trafikförslaget öppnas triangeln upp och hållplatslägena förskjuts och placeras i gatornas förlängingar

ALLA STADENS STRÅK I MARKPLAN

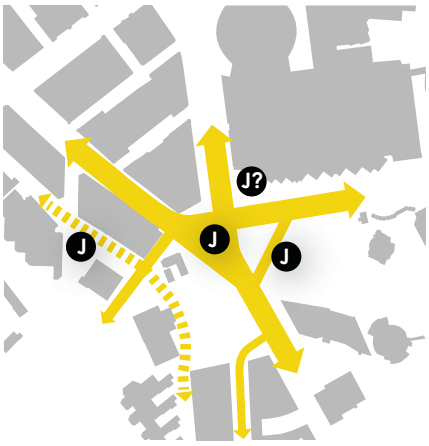
I arbetet med Korsvägenområdet har det kommit olika förslag från tjänstemän, politiker, allmänheten och aktörer i området, på hur man kan lösa situationen på platsen genom planskilda korsningar. Förslagen tar sin utgångspunkt i dagens trafiksituation. Det finns många exempel på planskilda lösningar i modernistiska stadsdelar i Göteborg, både i och utanför den centrala staden. Exemplen visar att planskilda korsningar inte är mänskliga, trygga och tillgängliga lösningar. Framförallt är planskilda korsningar storskaliga lösningar som snarare visar på att för många trafikslag och för stora flöden är samlade i en och samma punkt.

För att skapa en levande stad är det viktigt att sprida flödena, inte genom att lägga dem i olika nivåer ovanpå varandra, utan genom att skapa ett finmaskigt nät av stråk som tillsammans löser platsens och områdets flöden. Genom nya kopplingar som är attraktiva för gång och cykling kan kollektivtrafiken avlastas, och genom att sprida kollektivtrafikflödena och planera bytespunkter i större zoner kan trafiken snabbas upp.

GÅNGTRAFIK

Strukturen i trafikförslaget för nya Korsvägen öppnar för fotgängaren att att röra sig både i kanterna runt, och i gatornas förlängningar, över Korsvägen. Fotgängarpassagerna är tydligt placerade och markerade. Spårvagnshållplatserna underordnar sig stråken som knyter ihop staden. På så vis blir platsen orienterbar både för den som är ute och rör sig i staden och den som ska byta mellan olika hållplatslägen.

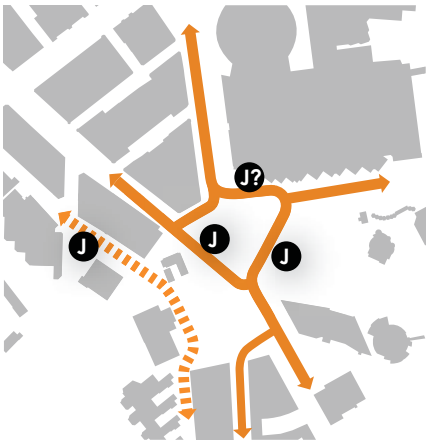
Ett nytt gångstråk på bergskammen i väster ovanför Korsvägen kan komma att komplettera cykelnätet (streckad i figuren).



CYKELTRAFIK

Nya Korsvägen kan uppfattas som ett torg. Här rör man sig på de gåendes villkor. Pendelcyklisten kommer att få sakta ner farten, precis som bilisten, i några hundra meter på själva Korsvägen för att samspela med alla trafikslag. Cyklisten rör sig i ytterkanten runt hela Korsvägen precis som idag. Som cyklist kan man också välja att passera över platsen, då på de gåendes villkor.

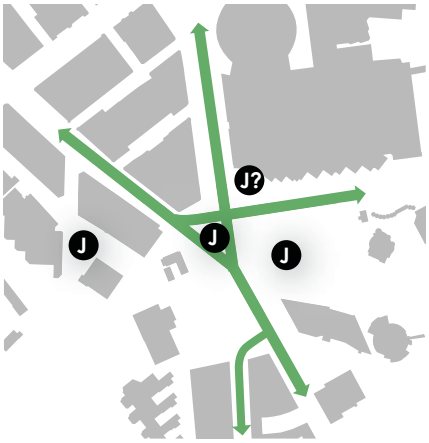
Ett nytt cykelstråk på bergskammen i väster ovanför Korsvägen kan komma att komplettera cykelnätet (streckad i figuren).



KOLLEKTIVTRAFIK

Bytestriangeln finns kvar som en fredad zon, men vänder sig inte längre enbart till den bytande kollektivresenären, utan kan lätt nås från alla håll och är en del av stråken och platserna runt Korsvägen.

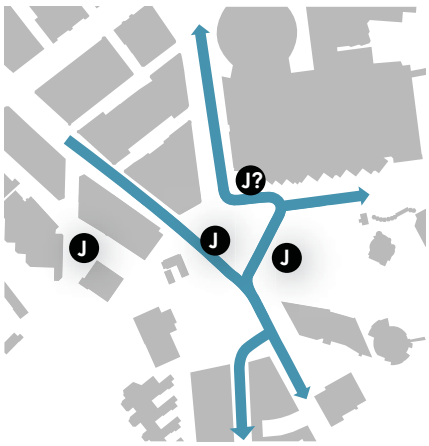
Spårtrafiken kommer i stort sett fungera som idag. Kollektivtrafiken har två dominerande riktningar, spårvagnstrafik i nord-sydlig sträckning och huvudsakligen busstrafik i öst-västlig sträckning. Hållplatslägena anpassas för att underlätta för fotgängare och cyklister. Västlänken har tre uppgångar (H) från station Korsvägen.

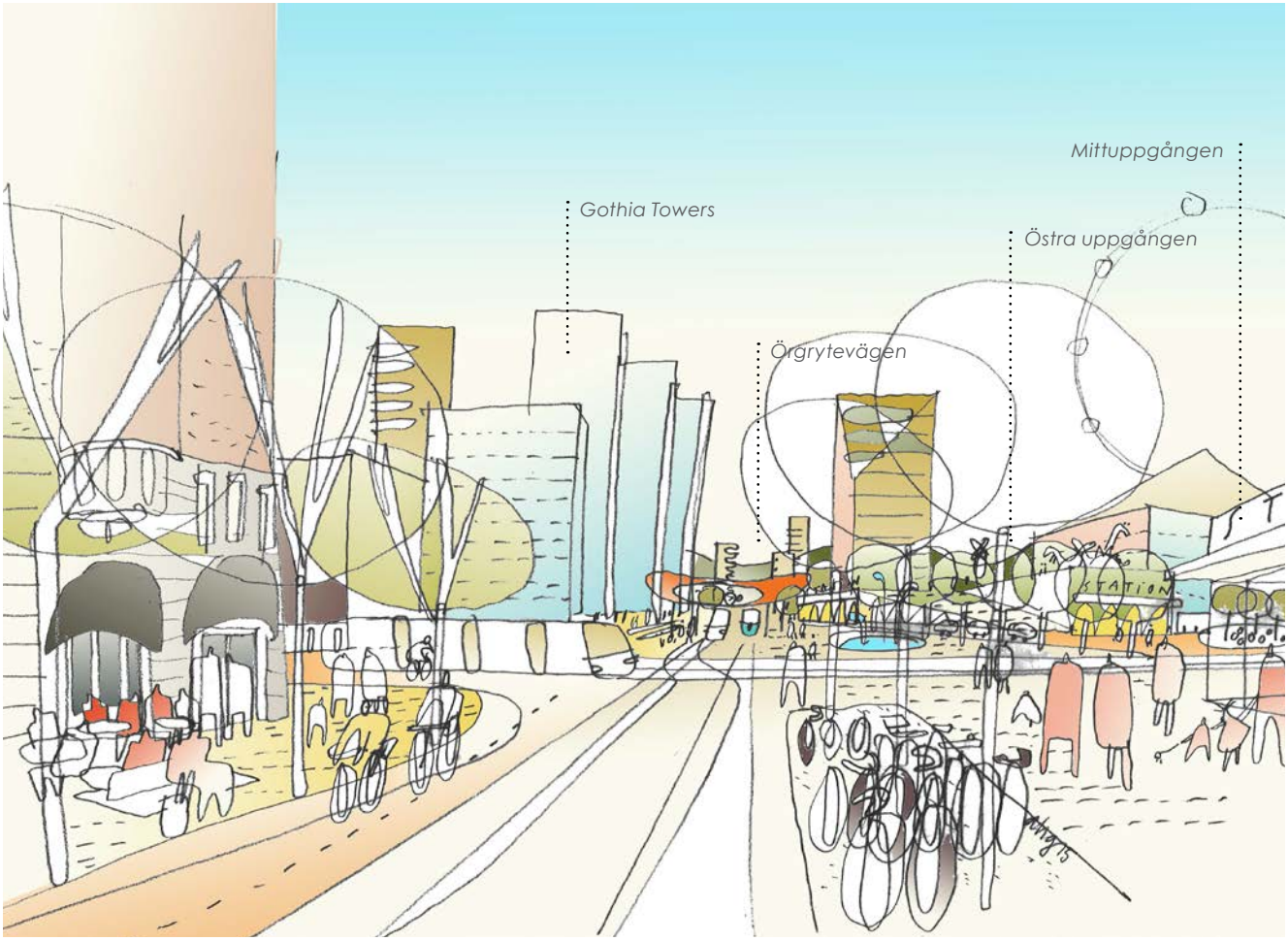


BILTRAFIK

Biltrafiken ligger som idag i en cirkel runt platsen med enkelriktad trafik. Förbindelsen Skånegatan/ Södra vägen är stängd för genomfartstrafik.

Entré för bilar mot innerstan sker från Mölndalsvägen eller Örgrytevägen via Korsvägen till Skånegatan. Eklandagatan nås enbart från Södra vägen. Trafik från E6 får välja att köra via Örgrytevägen-Skånegatan-Berzeliigatan-Södra Vägen, via Sofierogatan-Mölndalsvägen eller välja annat mot än Örgrytevägen. Från innerstan kan man via Södra vägen nå både Möndalsvägen, Örgrytevägen och Skånegatan





Ny plats utanför Korsvägens norra sida till vänster i bilden, Örgrytevägen rakt fram med nya byggnader på ömse sidor, ny stationsbyggnad i slänten upp mot Liseberg, Örgrytevägen till höger i bilden mellan mittuppgången och spårvagnsspåren.

ÖSTRA HÖRNET

Station Korsvägens östra uppgång kommer att placeras i en byggnad i slänten mot Liseberg.

Här ligger idag promenadstråket Lisebergsallén som leder från Korsvägen till Lisebergs huvudentré och vidare mot Örgryte. Stråket följer terrängen och är bitvis för brant för att räknas som fullt tillgänglig. Här ligger också angöringsvägen till Universeum och Liseberg, med dagliga transporter till Universeum och räddningsväg vid insatser i Lisebergs övre område.En gångbana i gatunivå utmed Örgrytevägen föreslås komplettera Lisebergsallén vid en utbyggnad av östra hörnet.

Det östra hörnet ligger i en av platsens finaste lägen med sol från lunchtid till sena kvällen. Ovanför ligger Lisebergs lustgård och Lisebergshjulet tecknar sig ovanför platsens larm och puls. För Liseberg är annonseringen av verksamheten viktig här i mötet med staden.

Från olika håll i staden finns olika förväntan på just det östra hörnet. Det kan vara attraktivt med en större exploatering här, i direkt anslutning till den nya pendeltågsstationen, men det goda sol- och utsiktsläget mot Korsvägen kan också vara värdefullt att utveckla för Liseberg, kanske som en öppen parkdel utanför själva nöjesparken.

För att möta både en önskan om exploatering och Lisebergs behov av annonsering och en attraktiv plats i kvällssolen har olika alternativ undersökts.

Inom detaljplanen för Västlänken station Korsvägen planeras en låg byggnad i hörnet mot Liseberg. Den bidrar till stadslivet i området genom att rama in platsen och erbjuda lokaler för exempelvis handel eller restauranger ut mot Korsvägen och Örgrytevägen, och in mot Liseberg. Byggnaden skulle också kunna utformas med en grönskande takterrass i kvällssolen för att förmedla kontakten med parken ovanför.

Längre österut på Örgrytevägen, utanför detaljplanens område, kan en högre byggnad placeras. Hur hög en byggnad kan vara, och var den kan placeras i detta läge är en fråga om komposition ihop med de redan befinliga höghusen. Det är viktigt att siktlinjer i området behålls för att byggnaderna tillsammans inte ska upplevas som en ogenomtränglig vägg. Noggranna solstudier och mikroklimatanalyser behövs för att undvika skuggiga och blåsiga hållplatslägen i morgontimmarna eller att Lisebergsparkens kvällssolslägen på sommaren påverkas.

Station Korsvägens östra uppgång. Mellan stationen och Universeums framtida utbyggnad kan Lisebergs lustgård sträcka sig ner mot Korsvägen. Bilden är endast en volymsstudie, kopplingen kan göras grön och inbjudande, och sträcka sig vidare över Korsvägens stadsrum. (Bild FOJAB)

EVENEMANGSVERKSAMHETERNA OCH MUSEERNA

UNIVERSEUM

Universeum har idag en välbesökt lekplats utanför sin huvudentré. På denna del av fastigheten finns en byggrätt för en byggnad som är ungefär lika hög som den del av Universeum som byggts. När Korsvägen får en ny utformning kan en del av de ytor som idag används för trafik omvandlas till nya ytor för park eller platser i anslutning till verksamheternas entréer.

Vid en till- eller ombyggnad av Universeum vore det önskvärt att studera möjligheten att ordna med inlastning från Korsvägen/Södra vägen istället för via Örgrytevägen och parken. Syftet med detta är att undvika korsande trafik på den nya gång- och cykelvägen på Örgrytevägens sydsida.

SVENSKA MÄSSAN

Svenska Mässan har stora utvecklingsplaner/visioner och ser en konkurrensfördel med att ligga i innerstaden. Verksamheten lämnade i december 2015 in en ansökan om planbesked för utveckling av sin fastighet med ytterligare ett torn vid huvudentrén mot Korsvägen, och ett bostadstorn nordöst om mässhallarna nere vid Mölndalsån. Man ser också potential för att anordna handel i delar av entréplanet. Svenska Mässan är angelägna om att en fjärde uppgång från Västlänken ska nå ända in till Mässan, man ser det som en fördel med en väderskyddad förbindelse från tågstationen till mässlokalerna. I framtiden ser man att mäss- och mötesverksamheten flyttar upp till plan 2 och 3 som anpassas för flera parallella arrangemang.

LISEBERG

Det pågår ett detaljplanearbete för en utvidgning av Lisebergs södra entré i kvarteret Immeln. Under bygget av Västlänken kommer delar av Lisebergs anläggning i området runt Korsvägen och vid norra entrén att påverkas. Liseberg har presenterat en visionsskiss av hur parken kan möta staden när Västlänken står klar, som visar en låg byggnad utmed Örgrytevägen med delar av verksamheten, liksom delar av den nuvarande parken, vänd mot staden. Man har också presenterat en grönskande bro mellan Liseberg och Mässan och Liseberg och landeriet. Det är en intressant tanke med en grön koppling mellan de olika verksamheterna. En grön koppling i markplan har större potential att berikas av och berika stadens naturliga stråk och knyta ihop verksamheterna med staden.

VÄRLDSKULTURMUSEET

Världskulturmuseets entréplats vänder mot Korsvägen och kan med Korsvägens nya utformning bli än mer integrerad i det omgivande stadsrummet. Museet arbetar med att, på olika sätt, vända sig än mer ut mot staden och livet i det offentliga rummet.

En av uppgångarna till Västlänken placeras i en ny byggnad där Örgrytevägen och Korsvägen möts. Byggnaden blir en ny inramning till Lisebergsparken som ligger i terrängen ovanför. Den ligger inplacerad i sluttningen och kan utformas som en terrass för Liseberg och Universeum med överblick över Korsvägen i kvällssolen. Lisebergshjulet och grönskan på Liseberg möter Korsvägen ovanför byggnaden. Västlänkens mest använda uppgång på Korsvägen kommer att placeras i Korsvägens bytestriangel, med en förskjutning mot Södra Vägen. Läget tillåter fria flöden mellan de två mest använda hållplatslägena, och det vänder sig in mot staden. Universeums byggrätt regleras i en gällande detaljplan och kommer att studeras av fastighetsägaren. Den markeras därför enbart som en volym i denna bild. (Bild FOJAB arkitekter)

STATION KORSVÄGEN

JOHANNEBERGS LANDERI

Under Västlänkens byggnation öppnas ett schakt som tangerar landerietbyggnadens sydöstra hörn. Då kommer landeriet inte kunna vara i bruk utan bidar sin tid till dess att schaktet läggs igen och man kan arbeta med att göra det tillgängligt med gångstråk.

LANDERIETS TRÄDGÅRD UTVECKLAS

Landeriets trädgård är en outnyttjad resurs och själva byggnaden har ingen publik verksamhet. Det finns framtida möjligheter att i anslutning till landeriet utveckla ytor som kan samspela med ett nytt innehåll i landeriet och bidra till kopplingen mellan Renströmsparken och Korsvägen, lugnare ytor att vistas på intill Korsvägens snabbare tempo. Trädgården kan utvecklas för att skapa en prunkande inramning av landeriet och sträcka sig ner mot Korsvägen för att föra in mer grönska på platsen och förstärka de gröna kopplingarna i området.

KOPPLINGEN KORSVÄGEN - RENSTRÖMSPARKEN

Ett stenkast från Korsvägen ligger den omtyckta stadsparken Renströmsparken, som med sin oas erbjuder en kontrast till det pulserande livet vid Korsvägen. Inriktning är att skapa en tydligare koppling mellan Korsvägen och Renströmsparken. Området är mycker kuperat, men med nya förutsättningar runt Universitetsbiblioteket och ett eventuellt nytt gång- och cykelstråk ovanför landeriet kan en helt ny koppling mellan Korsvägen och Renströmsparken åstadkommas. Den visuella och upplevda kopplingen kan förstärkas, både genom en ny utformning av landeriets trädgård, men också genom att universitetet kan vända sig mot Korsvägen och lysa upp och befolka stråken runt landeriet.

EXPLOATERA UNDER LANDERIET

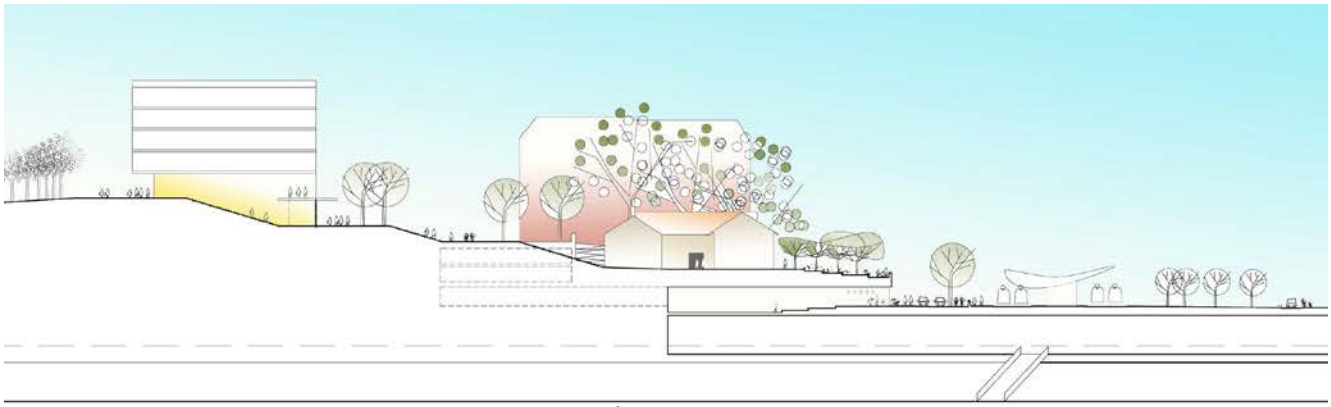
En framtidsbild kan vara att man med en souterrängvåning lyfter upp trädgården närmast Korsvägen. Man frångår den historiska topografin och dispositionen men souterrängbyggnaden skulle kunna bidra med en aktiv bottenvåning med caféer eller butiker mot gatan samt stödfunktioner och en tillgänglig entré till landeriet. Här skulle också ett effektivt cykelgarage i markplan kunna placeras.

Ovanpå byggnaden skapas då en planare, stillsam yta med planteringar och sittbänkar och god överblick över ett pulserande Korsvägen.

Siktlinjerna mot landeriet från Örgrytevägen bibehålls, det är först när man kommer in på själva Korsvägen som souterrängvåningen skapar en ny inramning till Korsvägen.

Johannebergs landeri från Korsvägen. Verandan skulle vara så fin om den lyste upp i fonden av Örgrytevägen!

Arbetsmodell som visar sockelvåning under landeriet och en terrasserad trädgård som omsluter landeriets huvudbyggnad. Ny exploatering i söder.



Landeriet i sluttningen upp mot Renströmsparken. En sockelvåning under landeriet inramar Korsvägen och skapar yta runt Landeriet. Mellanplanet mellan Västlänkens perronger och gatunivån kan förbindas med sockelvåningen. Ny koppling för gående och cyklister mellan Universitetsbiblioteket och landeriet.

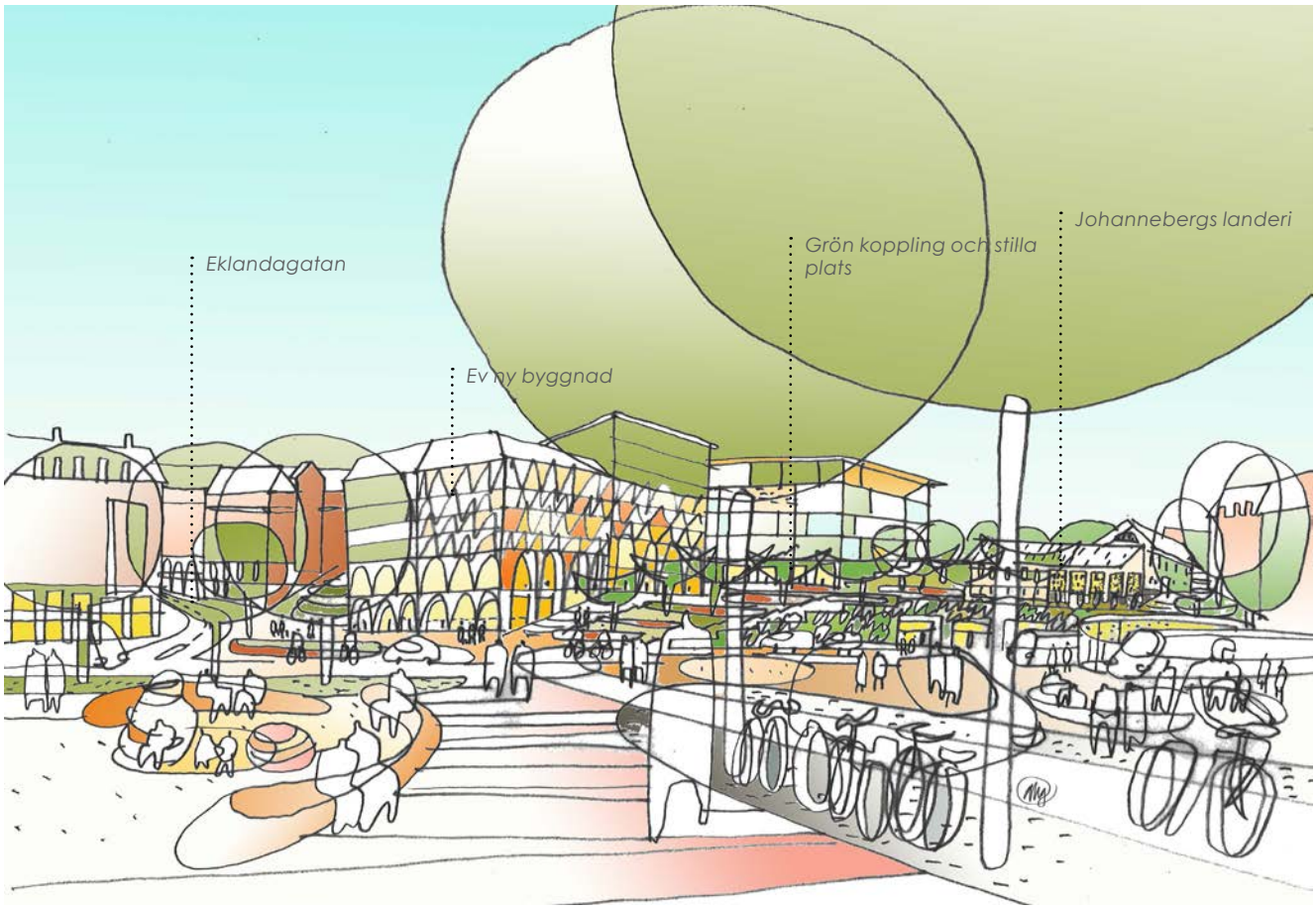


Bild från platsen norr om Universeums entré, mot Eklandagatans nya sträckning, ny bebyggelse och landeriet.

SÖDER OM LANDERIET

I det nya trafikförslaget för Korsvägen stramas Södra vägens gaturum upp och förlängs mot själva platsen Korsvägen, som blir ett avgränsat stadsrum. Mötet mellan Eklandagatan och Korsvägen ändras genom att Eklandagatan dras i en snävare sväng mot Södra vägen. Detta medför att yta frigörs i Eklandagatans mynning och ger plats för ett nytt innehåll. Det kan vara en ny parkanläggning som stöder en utveckling av expansionen runt Universitetsbiblioteket uppe i Renströmsparken, eller det kan vara en bebyggelse i detta läge. Både en ordnad parkanläggning och en bebyggelse är rumsskapande för platsen och stärker det nya Korsvägen.

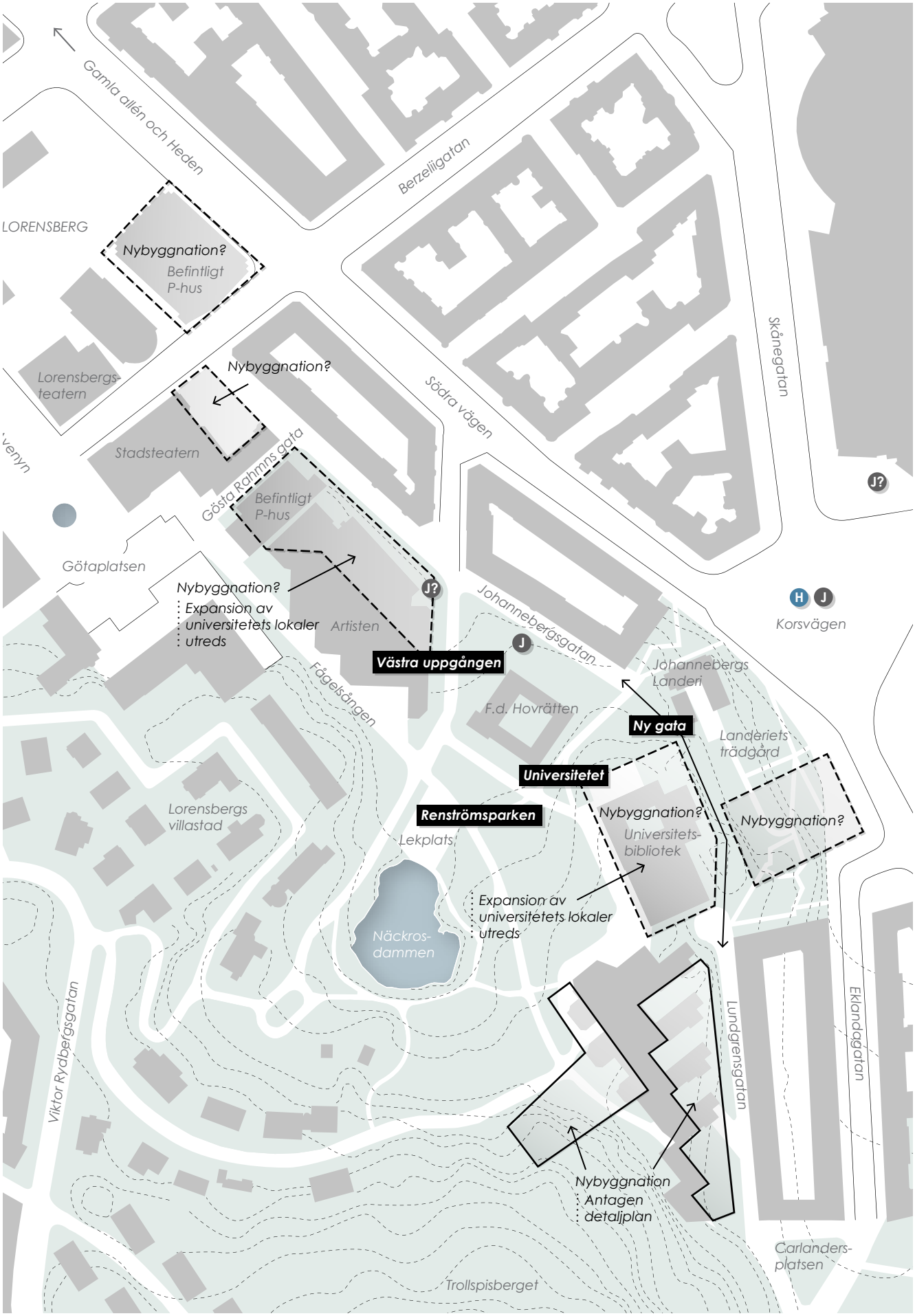
En bebyggelse kräver ett respektavstånd till landeriets huvudbyggnad och till bebyggelsen mellan Lundgrensgatan och Eklandagatan. Dessa zoner används också till promenadstråk mellan Renströmsparken och Korsvägen.

Platsen angränsar också till en framtida koppling mellan Lundgrensgatan och Johannebergsgatan och spänner mellan två viktiga stråk. Topografin gör att aktiva bottenvåningar kan riktas mot Korsvägen, Johannebergsgatan och landeriets trädgård.

Det innebär att det vid fortsatta studier blir ytterst viktigt att ta med vilket innehåll en bebyggelse får och därmed vad den bidrar med till stadslivet.

STRÅK

Ett nytt kompletterande stråk söder om landeriet binder ihop Götaplatsen och Renströmsparken med Korsvägen och fortsätter över det tillstramade gaturummet mot Universeum. Det nya stråket blir mer synligt och integrerat med museerna och verksamheterna söder om Korsvägen än dagens trappor, men höjdskillnaden gör ett tillgänglighetsanpassat rampsystem så långt att det är omotiverat att kryssa uppför landeriets trädgård. Istället bör Södra Vägen med sitt gatuliv, Olof Wijksgatan och Berzeliigatan utvecklas och göras mer tydligt som entré till Renströmsparken och Götaplatsen för dem som har svårt att ta en större höjdskillnad på kort sträcka.


Gamla allén och Heden
Berzelligatan
LORENSBERG
Nybyggnation?
Befintligt P-hus
Lorensbergs-teatern
Nybyggnation?
Stadsteatern
Södra vägen
Skånegatan
Gösta Rahmns gata
Befintligt P-hus
Götaplatsen
Nybyggnation?
Expansion av universitetets lokaler utreds
Artisten
Johannebergsgatan
Korsvägen
Västra uppgången
Fågelsången
F.d. Hovrätten
Johannebergs Landeri
Ny gata
Landeriets trädgård
Universitetet
Renströmsparken
Nybyggnation?
Nybyggnation?
Lorensbergs villastad
Lekplats
Universitets-bibliotek
Expansion av universitetets lokaler utreds
Näckros-dammen
Viktor Rydbergsgatan
Lundgrensgatan
Eklandagatan
Nybyggnation
Antagen detaljplan
Carlanders-platsen
Trollspisberget

Skala 1:3000

RENSTRÖMSPARKEN OCH UNIVERSITETET

RENSTRÖMSPARKEN

Renströmsparken är en av stadens viktigaste parkrum. Utöver parkkvaliteterna är Renströmsparkens läge helt unik. Att den upplevs som en oas har mycket att göra med dess skyddade läge. Den ligger mitt i staden, men skyddat bakom Götaplatsen, Göteborgarnas representativa vardagsrum och ovanför Korsvägen, brännpunkten för stadsdelens stora förändringar, och nedanför Trollspisbergets orörda natur. Det finns en hemlighet över hur man tar sig in i parkrummet.

Stadens framtida utveckling som attraktiv utbildnings- och turiststad är av stor vikt. När Göteborgs universitet vill expandera alldeles inpå Götaplatsen, Avenyn och Korsvägen, alla målpunkter med en stark identitet men med svaga kopplingarna mellan sig, med Renströmsparkens stillsamma oas i centrum och i en uppskattad boendemiljö uppstår frågor.

Det är lätt att se fördelarna med att bygga vidare på den redan etablerade universitetsmiljön i området men det är viktigt att den värdefulla park- och kulturmiljön bibehålls. Ur stadsmiljösynpunkt är en utbyggnad av universitetet här positiv och kan bidra till en bättre tillgänglighet i området och att fler rör sig i de befintliga stråken.

Genom att koppla Korsvägen med Götaplatsen och lägga uppgången för Västlänken någonstans i detta stråk kan området nås av fler och bli mer använt, med en större blandning av människor i olika åldrar, av olika sort och från olika delar av staden. Det blir mer synligt hur man tar sig in i parkrummet, men lugnet i själva parken beror mer på själva parkens utformning.

Bedömningen i stadsutvecklingsprogrammet är att målen för Korsvägenområdets utveckling är förenliga med en expansion av universitetet i området och att det är möjligt att genomföra en expansion i anslutning till parken, men att stor hänsyn måste tas till park- och kulturmiljön i området, med fortsatt fokus på stadens och stadslivets villkor. Expansionen ska stödja de stråk som är viktiga att utveckla.

NY GATA JOHANNEBERGS-LUNDGRENSGATAN

Korsvägenområdet behöver bli mer finmaskigt men evenemangsstråkets storskalighet och topografin runt Korsvägen ger inte många möjligheter till utveckling av nya stråk. I området runt Universitetsbiblioteket finns höjdmässigt goda möjligheter att knyta ihop Carlandersplatsen med centrala staden via Lorensberg och Södra Vägen utmed Heden för gående och cyklister. Detta skulle ge nya förutsättningar som kan bidra positivt till utvecklingen av området och denna del av staden. Stråket bygger vidare på två redan etablerade gator, Johannebergsgatan och Lundgrensgatan, och skapar förutsättning för expansion i ett centralt läge.

Gatorna, som idag har bostäder på ena sidan och på andra är baksida till institutionerna vid Götaplatsen och universitetet, kan utvecklas till ett livaktigt urbant stråk. Här finns förutsättningar att skapa upplevelserikedom och trygghet, med en blandning av bostäder, ett pärlband av lummiga parkmiljöer, vackra gamla hus, nya institutionsbyggnader med utåtriktad verksamhet inom konst, kultur och humaniora, nya entréer, caféer och restauranger där fotgängare och cyklister kan passera och bilar angöra området.

Stråket skulle också komplettera det befintliga cykelstråket som skär genom Renströmsparken. På så vis kan parken utvecklas och avlastas från cykeltrafik och miljön bli lugnare. Det befintliga gång- och cykelstråket löper bitvis genom universitetets byggnader och kan ibland upplevas som otryggt. Med det nya stråket får gående och cyklister möjlighet att välja att passera genom parken eller i gatumiljön de tider på dygnet och året då parken kan upplevas otrygg.

Även nere på Korsvägen skulle det nya stråket bidra till bättre förutsättningar. En gata bildar en ljus fond för landeriet och gör den visuella kopplingen Korsvägen med Renströmsparken och universitetet tydligare. Landeriets huvudbyggnad, landeriets tärdgård och en eventuell framtida bebyggelse i trädgårdens södra del blir tillgänglig från två sidor vilket ger möjligheter för nytt innehåll och ny användning av fastigheterna.

Kopplingen mellan Korsvägen och Renströmsparken runt eller genom Landeriets trädgård blir viktig för att göra Renströmsparken mer tillgänglig och för att skapa händelser och korskopplingar i det nya gaturummet.

Om och hur en gata här skulle kunna genomföras kommer att studeras i kommande arbete.

Johannebergsgatan med en utbyggd konstnärlig fakultet. Fd Hovrättens grönska i fonden. (Bild: Tham&Videgård Arkitekter)

Johannebergsgatan med Västlänkens uppgång till höger i bild.

VÄSTRA UPPGÅNGEN

Västlänkens station för Korsvägen sträcker sig under mark till området runt den f d Hovrätten i Renströmsparken. En uppgång placeras därför här för att nå de delar av området som ligger högre upp från Korsvägen. Götaplatsen och Universitetet ligger nära och är viktiga regionala målpunkter för resenärer med Västlänken.

GÖTAPLATSEN

Götaplatsen har en stark identitet och är en naturlig målpunkt för resenärer med Västlänken. För att placera en uppgång på Götaplatsen hade man behövt en lång underjordisk förbindelse från perrongläget under f d Hovrätten. Med de resenärsflöden man räknar med för denna uppgång bedöms en underjordisk gång otrygg och ekonomiskt omotiverad. Det finns inget som hindrar att man senare kan komplettera med en uppgång på Götaplatsen, men som de beräknade resandeströmmarna ser ut idag har flest resenärer målpunkt universitetet och Johanneberg.

Flertalet av de resenärer man beräknar kommer att använda västra uppgången har universitetet som mål. En placering på Götaplatsen innebär för dessa resenärer att de skulle behöva gå under jorden till Götaplatsen för att sedan gå samma väg tillbaka in i området.

PLANERAT LÄGE I FÅGELSÅNGEN

I järnvägsplanen för Västlänken har Trafikverket arbetat fram ett förslag till placering av den västra uppgången vid Fågelsången, stråket som knyter ihop Renströmsparken med Götaplatsen. Läget har mött flera reaktioner: Uppgången ligger nära den populära och idag skyddade lekplatsen vid Näckrosdammen, den blir otrygg kvälls- och nattetid när stråket inte är så välanvänt men framförallt gör en uppgång här stor åverkan på de värdefulla träden som ligger i slänten upp mot Lorensbergs villastad och bildar en grön fond i parken.

ALTERNATIVT LÄGE UTMED JOHANNEBERGSGATAN

Alternativa lägen för den västra uppgången har utretts och det finns två lägen som kan vara aktuella. Stadsrumsanalyser (Space syntax) visar att en uppgång utmed Johannebergsgatan har ett bättre läge än vid Fågelsången, dvs är mer integrerat i den befintliga gatustrukuren som helhet i området. Med en framtida genomgående gata till Lundgrensgatan förbättras läget ytterligare. En uppgång som ligger orienterad närmare f d Hovrätten har också den fördelen att den kan knyta ihop två höjdkurvor där den högre höjdkurvan ligger på samma nivå som Artistens nuvarande huvudentré och Götaplatsen och den lägre ansluter till nivån vid korsningen Johannebergsgatan/Olof Wijksgatan. Ett annat möjligt läge är i Artistens sydöstra hörn. Detta kan fungera väl med en eventuell ombyggnation av Artisten för en framtida konstnärlig fakultet.

UTVECKLING AV UNIVERSITETET

Genom att placera en ny entrébyggnad för en samlad konstnärlig fakultet mot Götaplatsen kan ge platsen nytt liv. Det inre stråket från Götaplatsen via Fågelsången och vidare upp mot Universitetsbiblioteket och Humanisten skulle med en upplyst och befolkad byggnad mot Götaplatsen få en ny målpunkt för övre Avenyn.

Götaplatsen med en utbyggd konstnärlig fakultet mellan Stadsteatern och Konstmuseet. (Bild: Tham&Videgård Arkitekter)

Stadens input till Akademiska Hus och Göteborgs Universitet inför de parallella uppdragen:

→ Stärk och ge möjlighet till fler stråk genom området från kringliggande staden

→ Utformningen av bottenvåningar ska möjliggöra funktioner som bidrar till en mer aktiv stadsmiljö och ett bra samspel mellan ute och inne, mellan privat och offentligt

→ Parkmiljöerna är överordnade bebyggelsen och utveckling i anslutning till parkerna sker på parkernas villkor

→ Grönytornas storlek, utformning och tillgänglighet är viktig. Den täta staden leder till fler boende och verksamma i framtiden i närområdet vilket ger ett högre besökstryck på parken

→ Grässlänten på kvartersmark nedanför Humanisten är en viktig del av parkmiljön kring Näckrosdammen, se på hur den kan bevaras och stärkas

→ Ha ett aktivt och medvetet förhållningssätt till den befintliga miljöns och nytillskottens arkitektoniska kvaliteter

Genom kopplingen mellan Johannebergsgatan och Lundgrensgatan skulle universitetet få möjlighet att vända sina verksamheter både åt Renströmsparken och ut mot staden och Korsvägen. Detta skulle innebära att universitetet, vars byggnader tidigare legat och smugit på krönet runt Renströmsparken ensidigt vända mot parken, kan öppnas åt två håll och ta upp höjdskillnaderna inom sina byggnadsvolymer. Trafik, som annars skulle vara hänvisad till Renströmsgatan in mot parken, skulle också kunna angöra universitetet utifrån.

Ett nytt stråk skulle också göra det lättare att göra parken synlig på fler ställen ut mot staden. Olof Wijksgatan skulle fortsatt vara den huvudsakliga entrén till universitetets samlokaliserade institutioner. Inne i Renströmsparken skulle Renströmsgatan helt kunna ersätta cykelstråket längs Mannheimers väg som skär genom parken och parken skulle istället få en ny inramning med vidareutvecklade kvaliteter som rekreativ lunga i området.

För att inte universitetet aktiviteter ska ta över Renströmsparkens parkrum är det viktigt att alla känner sig välkomna. Man ska kunna känna sig fri att passera i mellanrummen mellan universitetets byggnader. Det är därför viktigt hur dessa ytor disponeras och utformas.

F d Hovrättens byggnad och grönytorna som omsluter den har en strategisk placering mitt i området och knyter ihop olika nivåer i staden. Med en ny landskapsplanering kan byggnaden och ytorna runtomkring skapa det gemensamma rum för universitetets institutioner som behövs för att området ska kännas levande och välkomnande.

AKADEMISKA HUS / GÖTEBORGS UNIVERSITET

Två parallella uppdrag har under 2015 genomförts av Akademiska Hus och Göteborgs Universitet för att studera hur en samlokalisering av institutionerna kan disponeras i området. Staden har deltagit i processen. Inför uppdragen lämnades ställningstaganden från staden (se nästa uppslag) och under bedömningsarbetet deltog stadsarkitekten.

Utdrag ur bedömningsutlåtandet från de parallella uppdragen:

→ Konstnärliga fakulteten samlas i kvarteret Tullgarn, där Artisten ligger.

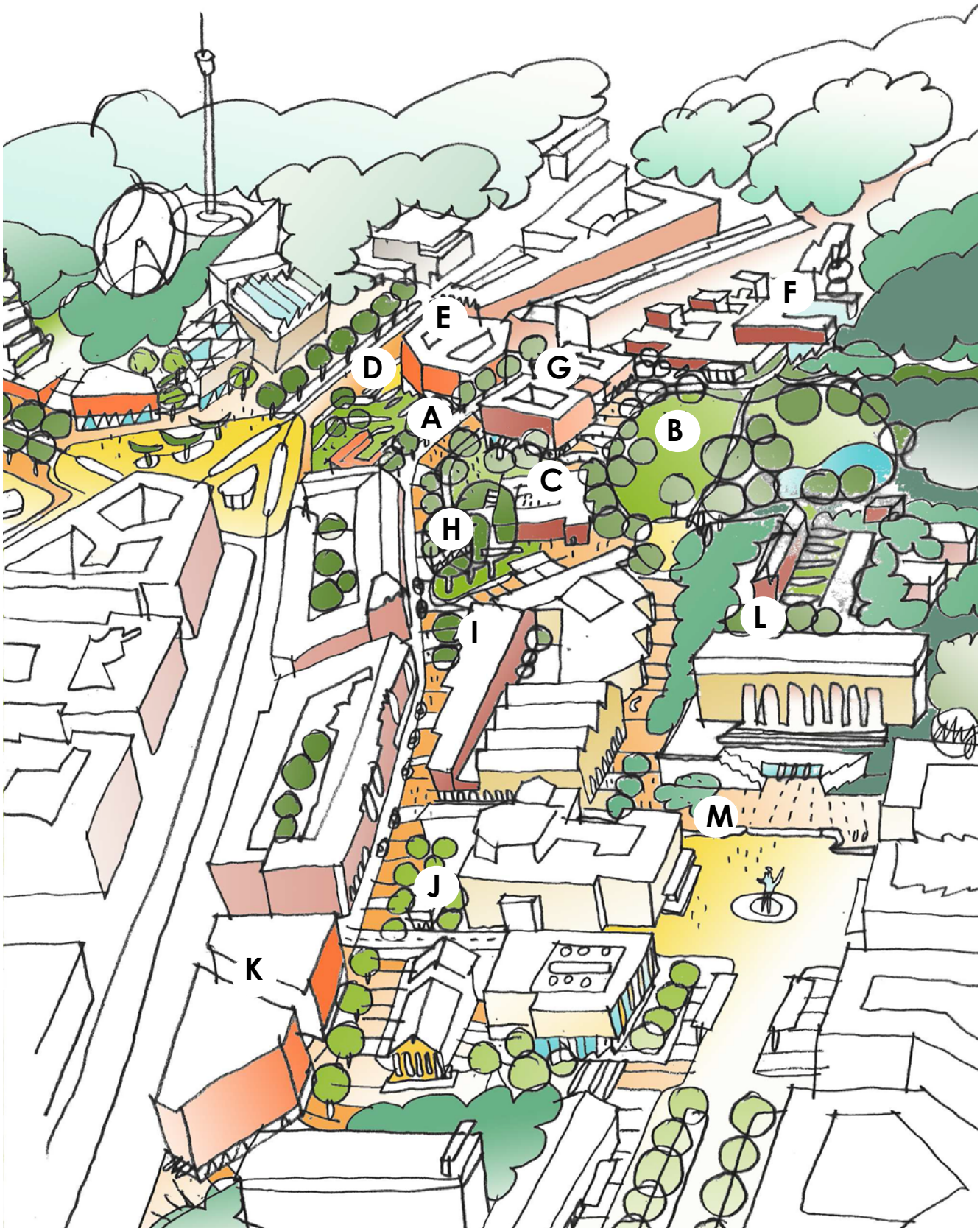
→ Universitetsbiblioteket utvecklas i befintligt läge med tydlig koppling till Korsvägen, ett nytt parallellt uppdrag

→ Användningen av f d Hovrätten med inriktning innovationsverksamhet inom konst, kultur och humaniora

→ Utveckling av två stråk, parkstråk och urbant

→ Utveckla projektets betydelse för kunskapstillväxt och hållbar utveckling, klassad miljöbyggnad

Detta ligger som grund för det fortsatta planarbetet där också vikten av publika verksamheter i entrévåningen mot Johannebergsgatan och Gösta Rahmns gata betonas.


E
F
D
G
A
B
C
H
L
I
M
J
K

PROMENAD RENSTRÖMSPARKEN OCH UNIVERSITETET

A. NY KOPPLING JOHANNEBERGS-LUNDGRENSGATAN

Områdets nya ryggrad är ett stråk som går från Carlandersplatsen in till centrala staden via Lorensberg, Södra Vägen och Kungsportsplatsen. Utmed stråket finns flera utvecklingsbara fastigheter och fina kvaliteter som hjälper till att göra stråket upplevelserikt och attraktivt.

B. RENSTRÖMSPARKEN

Renströmsparkens skålformade yta kan bli än mer sammanhängande om cykeltrafiken sprids till Renströmsgatan och nytt cykelstråk mellan Universitetsbiblioteket och Johannebergs landeri

C. F D HOVRÄTTEN

F d Hovrättens byggnad och grönytorna som omsluter den har en strategisk placering mitt i området och knyter ihop olika nivåer i staden. Universitetet ser en möjlig "hub" med innovationsverksamhet här.

D. LANDERIETS TRÄDGÅRDS NYA UTSTRÄCKNING

Johannebergs landeris trädgård får ny utformning med generösa terrasser som sträcker sig ner mot Södra Vägen med en förbindelse upp mot Johannebergsgatan. Landeriet och f d Hovrätten ingår i ett pärlband av grönska mellan Korsvägen och Trollspisberget.

E. NY EXPLOATERING SÖDER OM JOHANNEBERGS LANDERI

Möjlighet för ny exploatering ut mot Korsvägen. Ytan är som ett litet kvarter och kan ha olika användning. En byggnad här kan ge denna del av stråket fina stadskvaliteter med verksamheter på båda sidor om det nya stråket förbi universitetet. Bebyggelsen bör studeras ihop med en framtida utveckling av Universitetsbiblioteket. Det kan vara önskvärt med bostäder på endera sidan av stråket, för att väga upp universitetets institutionsbyggnader.

F. EXPANSION AV HUMANISTISKA FAKULTETEN

En ny byggnad placeras enligt en antagen detaljplan mellan nuvarande Humanisten och Trollspisbergets östra slänt. Cykelvägen genom Språkskrapan blir överbyggd på en längre sträcka. En koppling mellan Universitetsbiblioteket och landeriet kan erbjuda en alternativ väg när sträckan genom tunneln och parken känns otrygg.

G EXPANSION VID UNIVERSITETSBIBLIOTEKET

Nytt eller ombyggt universitetsbibliotek med entréer och verksamheter både mot Korsvägen och Renströmsparken.

H. STATION KORSVÄGENS VÄSTRA UPPGÅNG

Ett läge för västra uppgången kan vara vid Johannebergsgatan utanför f d Hovrätten. Från en byggnad som ligger i slänten nås både Johannebergsgatans urbana stråk och parkstråket mot Fågelsången och Götaplatsen.

I. SAMLOKALISERING AV KONSTNÄRLIGA FAKULTETEN I ARTISTEN

En byggnad som spänner mellan Götaplatsen och Johannebergsgatan skapar liv, ljus och trygghet i området. Publika lokaler placeras i bottenvåningen mot omgivande gator.

J. STADSTEATERN

Ny bebyggelse bakom Stadsteatern, mot Johannebergsgatan kan bjuda på liv i gathörnan mot Berzeliigatan och motverka känslan av baksida.

K. NY BEBYGGELSE VID LORENSBERGSTEATERN

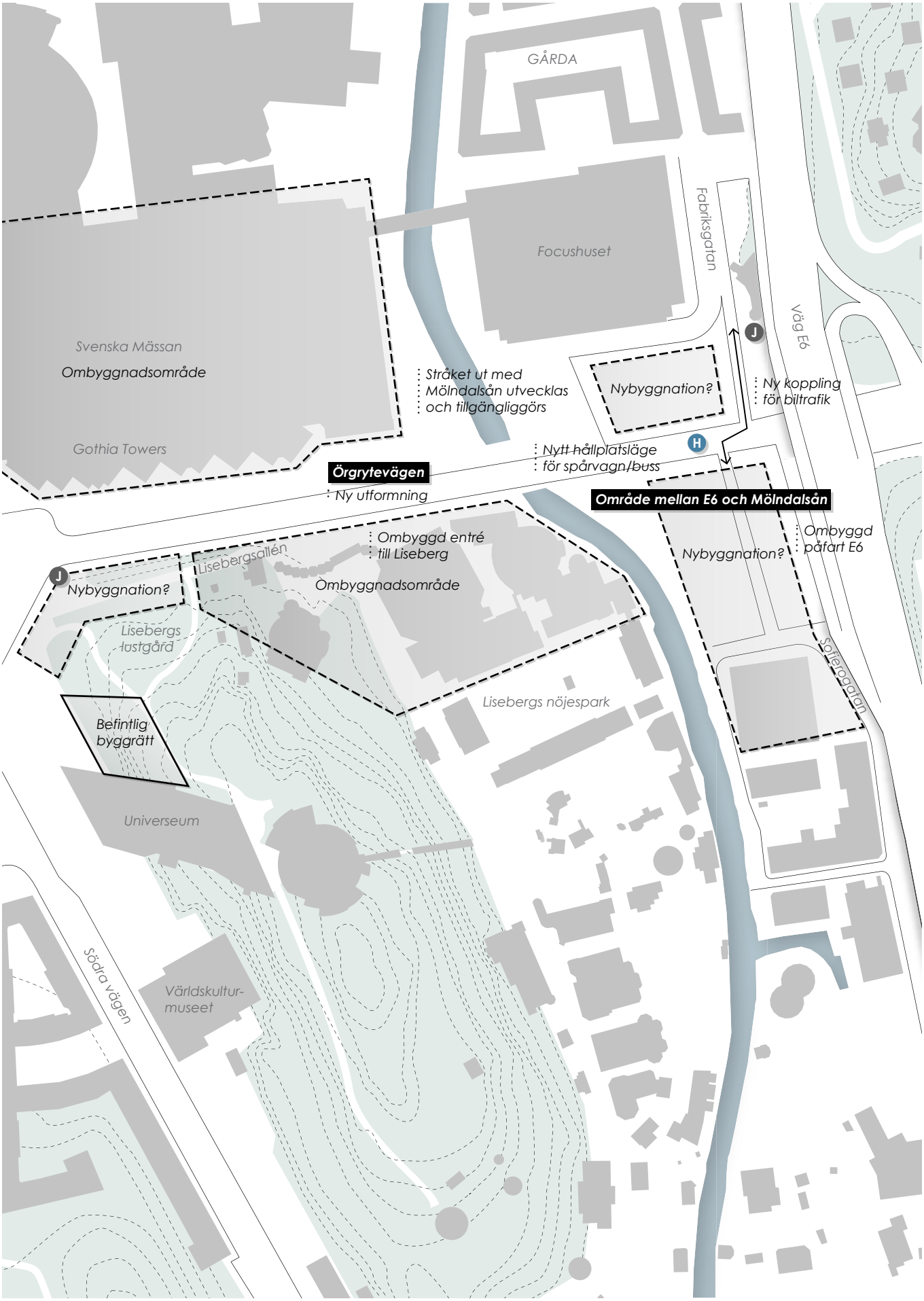
En bebyggelse här kan hjälpa till att skapa stadsmässiga gaturum mot Berzeliigatan och Södra Vägen, vända fasader in mot parken som utnyttjar godlägena i västersolen för uteserveringar i parkmiljö och leda stråket från Johannebergsgatan vidare mot alléstråket vid Södra Vägen. Den kan också bidra med blandad användning i området och stödja en utveckling av parken bakom hotellet.

L. GÖTEBORGS KONSTMUSEUM

Museet vill expandera och Higab har därfört lämnat en begäran om att starta arbete med en ny detaljplan.

M. GÖTAPLATSEN

Göteborgarnas representativa vardagsrum utvecklas. Kanske kan en ny utformning av parterrerna på Götaplatsen skapa en ny entré som kan leda vidare till stråket Fågelsången, och skapa sammanlänkad koppling mellan Avenyn och Korsvägen. Det är ett soligt hörn av Götaplatsen och tillsammans med en ny universitetsbyggnad skulle det kunna bli ett älskligt stadsrum i den övrigt storslagna platsen.


GÅRDA
Focushuset
Fabriksgatan
Väg E6
Svenska Mässan
Ombyggnadsområde
Gothia Towers
Stråket ut med
Mölndalsån utvecklas
och tillgängliggörs
Nybyggnation?
Ny koppling
för biltrafik
Nytt hållplatsläge
för spårvagn/buss
Örgrytevägen
Ny utformning
Område mellan E6 och Mölndalsån
Ombyggd entré
till Liseberg
Ombyggd
påfart E6
Nybyggnation?
Lisebergsallén
Ombyggnadsområde
Nybyggnation?
Lisebergs
lustgård
Sollerögatan
Lisebergs nöjespark
Befintlig
byggrätt
Universeum
Södra vägen
Världskultur-
museet

Skala 1:3000

ÖRGRYTEVÄGEN

GRÖN STADSGATA

En av de viktigaste förändringarna i området är Örgrytevägens nya identitet. Evenmangsstråket ska ta klivet från storskaligt evenmangsområde i utkanten av staden till att bli en integrerad del av den växande innerstaden. Flöden och tempo kommer att förändras och utformningen av Örgrytevägen ska stödja förändringen. För att Örgrytevägen ska bli en del av upplevelsen i området istället för en transportled behöver hela sträckan ses över och Svenska Mässan och Liseberg ihop med staden arbeta för ett levande gatuliv.

GÅNGVÄNLIGT OCH TILLGÄNGLIGT

Genom att omvandla Örgrytevägen till grön stadsgata skapas ett mer gångvänligt och tillgängligt område. Örgrytevägen utformas med gott om utrymme för fotgängare och cyklister, samtidigt som den fortfarande är framkomlig för biltrafik. Gatan kommer fortsatt att vara ett viktigt stråk för kollektivtrafiken med egna körfält i mittten av gatan, men fler människor som cyklar och rör sig till fots i området skapar nya behov av ett upplevelserikt stadsrum. Lugnare zoner bredvid ytorna för de snabbare flödena, miljöer med bänkar, skyddande träd och vattenkontakt behövs längs sträckan. Fler som rör sig utmed gatan skapar också underlag för en annan typ av verksamheter längs stråket, som restauranger och caféer med uteserveringar.

BEFOLKAT PROMENADSTRÅK I GATUNIVÅ

Gångvägen från Korsvägen till Liseberg kompletteras med ett generöst promenadstråk i gatunivå. Här ges också plats för ett cykelstråk bredvid promenadstråket. Höjdskillnaden mellan Liseberg och Örgrytevägen tas upp av en ny bebyggelse som ger förutsättningar för publika lokaler i entréplanet. Här kan man få in verksamheter som kompletterar utbudet i området för att ge liv och rörelse över dygnet och året, och även flytta ut och exponera t ex en del befintliga restauranger mot stadsmiljön såväl som mot evenemangsbesökaren. Höjdskillnaden mot Svenska Mässan och Gothia Towers kan med fördel utformas som trappavsatser. Sträckan har ett fint solvänt läge och kan bidra med uppehållsytor för de många besökarna i området. Mindre paviljonger för uteserveringar kan placeras mellan träden, om ledningsstråken utanför byggnaden medger detta.

UPPLEVDA AVSTÅND - OCH FAKTISKA AVSTÅND

Det viktigaste hindret för ett nytänkande om trafik när staden nu växer är vår gemensamma mentala bild av vilka avstånd vi har i Göteborg. Med storskaligheten har kommit en skalförskjutning som har fått oss att tro att avstånd är längre än de är, eftersom upplevelsen av flera sträckor i staden blir enformiga och därför känns längre. Detta fenomen uppkommer både längs Örgrytevägen och längs Skånegatan. Det är viktigt för stadens fortsatta utveckling att nya projekt i området bryter med det storskaliga tänket för att en hållbar och promenadvänlig stad ska kunna uppnås. Det är viktigt att alla börjar använda stadens gator och torg av flera skäl: kollektivtrafiken kan avlastas, ytorna som bilarna upptar kan användas i andra syften, vi kan mötas och vi mår bättre.

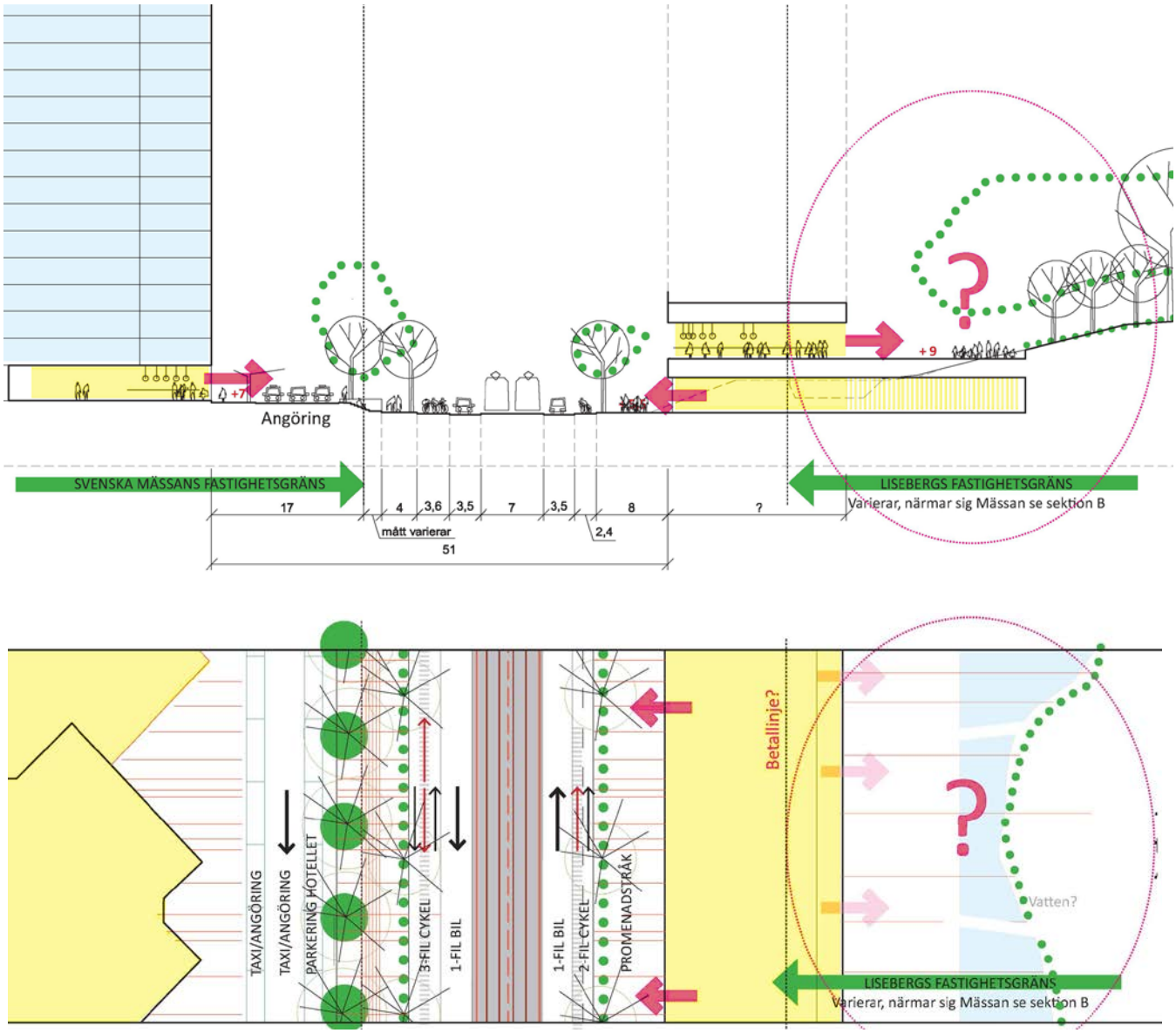
Örgrytevägen som grön stadsgata (Bild.Varpunen)

EKOSYSTEMTJÄNSTER

Denna del av Korsvägenområdet har med sin problematik runt buller, högt vatten och dålig luft mycket att vinna på en grönare stadsmiljö. Exempelvis kan gröna växtskärmar reducera trafikbuller från E6 och grönska i gaturummen påverka luftkvaliten och temperaturen positivt.

ÖRGRYTEVÄGENS NYA GATUSEKTION

Gatan förändras från tvåfilig väg till enfilig gata med inslag av grönska. Fler filer vid Focushuset och in mot Svenska Mässans inlastning skulle vara möjliga, medan gatan smalnar av längre in i stadsmiljön. Stationen vid Lisebergshörnet tillkommer. Slänten mot Liseberg ersätts med byggnad och ett innehåll som kan samspela med gatan och komplettera med verksamheter som saknas i området. Gångstråket som idag ligger uppe i parken, Lisebergs allé, kompletteras med ett brett promenadstråk utmed gatan. Trottoaren separeras från bil- och cykeltrafiken med sittbänkar, grönska, träd, pållare et.c. Trygg tilltalande belysning och publikt innehåll i lokalerna gör gatustråket attraktivt. Cykeltrafiken ges mer utrymme. Gatan kompletteras med cykelbana på vardera sida.



Sektion och plan som visar Örgrytevägens framtida utformning.

Söder om Örgrytevägen ny bebyggelse med verksamheter mot den nya hållplatsen. (Bild: FOJAB Arkitekter)

BEBYGGELSE MELLAN MÖLNDALSÅN OCH E6

FOLKLIV OCH LEVANDE BOTTENVÅNINGAR

Så fort man lämnat sin bil mycket mer känslig för hur stadsmiljön utformas för att trivas och vilja röra sig genom staden. Därför är det viktigt att parkeringarna i denna zon ligger nära trevliga gatumiljöer med folkliv och bottenvåningar med butiker eller annan verksamhet. Arbetsplatser här innebär ett optimalt utnyttjande av hållplatsläget och Lisebergsstationen.

PARKERINGSANLÄGGNINGAR

Parkeringsanläggningar utmed Kungsbackaleden har förutom orienterbarhet och närhet till leden ytterligare en fördel. Med en anläggning intill leden skapas ett skydd mot effekterna av olyckor med farligt gods och möjlighet att utveckla kontorsbebyggelse med verksamheter i bottenvåningen ökar.

BOSTÄDER

Den dåliga luftmiljön och riskerna med farligt gods som närheten till E6 medför gör det svårt att planera för bostäder i dag, men då bostäder är en viktig del av staden bör de finnas med som alternativ i framtida arbete. De befintliga landshövdingehusen som ligger mellan Fabriksgatan och E6 är idag planlagda för parkering men utredningar pågår för att se om det är möjligt att starta planarbete för att bevara bostäderna och komplettera dem med skydd mot E6.

HOTELL VID FD KANOLDS FABRIKER

Fastighetsägaren har studerat möjligheten att uppför ett hotell på parkeringsdäcket. Staden har ställt sig positiv, men planarbetet avvaktar frågan om hur påfartsrampen till E6 ska lösas i framtiden. Samtidigt finns det fördelar att hotellet står klart när Västlänken och Örgrytevägen står klara

Kontorshus och gatumiljö som skyddas från E6 med parkeringshus. (Bild: FOJAB Arkitekter)

Kontorshus vid ett gång- och cykelstråk kan utvecklas söder om Örgrytevägen fram till Liseberg, exempel från norra Gårda.

A
B
C
D
E
F
G
H
I
J

PROMENAD ÖRGRYTEVÄGEN

A. STATION FÖR VÄSTLÄNKEN

För beskrivning se delområde Korsvägen.

B. NY MÖTESPLATS FÖR BESÖKARE OCH FÖRBIPASSERANDE

För beskrivning se delområde Korsvägen.

C. NYTT STADSRUM

Lisebergs och Mässans entréer har inte markerats i gatumiljön på Örgrytevägen. När Örgrytevägen utvecklas finns det stora möjligheter att fundera över hur entréerna till Liseberg och Svenska Mässan ska markeras i gaturummet och vilka ytor som kan behövas för en publik som i högre grad kommer till verksamheterna till fots. Svenska Mässan har planer på att arbeta med entréläget ner mot ån. Här finns utrymme för att tänka nytt. Kanske kan entrén tillsammans med Lisebergs stora huvudentré skapa en välkomnande mötesplats, en festplats som tar vara på kvaliteten som årummet ger i denna del av gatan. Kanske kan delar av parkmiljön som idag bara nås inifrån Lisebergsområdet vändas utåt och bli tillgängliga för alla och en tillgång i stadsmiljön.

D. MÖLNDALSÅN LYFTS FRAM

Hela det blågröna åstråket utmed Mölndalsån behöver ses i ett större sammanhang för att bli mer synligt och tillgängligt. Åstråket har höga kvaliteter som kan tas till vara i området. Genom att exempelvis flytta parken vid Focushuset ner mot ån tar man vara på de blågröna kvaliteterna. Trädäck med sittplatser ner mot vattnet fångar eftermiddagssolen. En betoning av miljön runt ån kan också bidra med en trevligare inramning till Lisebergs och Svenska Mässans entréer och det föreslagna hållplatsläget.

E. NYTT HÅLLPLATSLÄGE

Hållplatsläget vid Liseberg föreslås flyttas till Focushuset och Lisebergs station.

→ Bättre spridning av kollektivtrafiken i området och bättre tillgänglighet för fler verksamheter.

→ Bussar kan köra norr ut mot Gårda och avlasta bytespunkten Korsvägen

→ Möjlighet att lätt växla över från bil till kollektivtrafik genom läget nära parkeringshusen.

För Lisebergsbesökaren blir det längre väg att gå, men hållplatsen blir generösare och i en mindre stressande miljö än dagens hållplatsläge.

F. STATION LISEBERG

I framtiden kommer långväga regiontåg, expresslinjer och vissa av Västlänkens tåg att ha möjlighet att stanna vid stationen. Ett hållplatsläge vid Focushuset skulle ge en bra koppling till Lisebergsstationen.

G. SOFIEROGATAN AVLASTAR ÖRGRYTEVÄGEN

Sofierogatan kopplas ihop med de befintliga gatorna i södra Gårda för att transporter och biltrafik från E6 med mål Liseberg ska undvika Korsvägen. Sofierogatan är sedan tidigare utpekad som ett viktigt cykelstråk mot Mölndal. I det fortsatta arbetet måste utredas om läget vid Sofierogatan är det bästa för cykelvägen, och vilka alternav som finns. Kan man t ex göra en Röde Orm för cyklar över Liseberg? Eller kan man på något annat sätt samordna gång- och cykel med Liseberg? Frågan är även aktuell då Liseberg expanderar söderut och därmed kommer att blockera det raka gång- och cykelstråk som idag finns från Södra Vägen mot Skår och Bö via tunneln under E6.

H. PARKERINGSGARAGE UTMED E6

Parkeringsgarage för långväga besökare finns utmed E6 vid Örgrytevägen. Eftersom den yttersta filen är avskild från leden kan man diskutera en infart direkt från denna fil in i en framtida parkeringsanläggning. Inför framtiden behöver det utredas om stadens mindre parkeringsanläggningar som finns insprängda i stadsmiljön kan ersättas av större och väl skyltade anläggningar. De placeras bäst så nära de stora genomfartslederna som möjligt.

I. STADSMÄSSIGA PÅ-OCH AVFARTSRAMPER

På- och avfartsrampen runt Sofierogatans parkeringshus föreslås ersättas med en stadsmässig påfartsramp. Detta ger bättre plats åt effektiva parkeringshus och ny exploatering. Korsvägen kommer inte att hantera lika stora mängder biltrafik i framtiden vilket innebär att Örgrytevägen inte heller kan mata in så mycket biltrafik till Korsvägen. På- och avfartsramperna bör studeras för en annan trafikmängd än dagens situation.

J. NY PORT TILL INNERSTADEN VID E6

Entrén till innerstaden flyttas från Korsvägen ut till E6. Här finns och skapas parkeringsgarage där besökare till evenemang kan lämna sin bil, för att bli en del av staden. Promenaden utmed Örgrytevägen blir en del av upplevelsen.

FORTSATT ARBETE

Här redovisas vilka arbeten som kommer att pågå framöver, vilka utredningar som behövs samt referenser till det material som hittills utgjort underlaget till stadsutvecklingsprogrammet.

GOTHIA TOWER
5
465

FORTSATT ARBETE

Västlänken, som byggs under mark åren 2018-2026, är den största katalysatorn för stadsutvecklingen i Korsvägenområdet, men det finns också flera andra platser och verksamheter som expanderar, utvecklas och förändras.

Förutom Stadsutvecklingsprogrammet kommer olika detaljplaner att tas fram för att möjliggöra att utvecklingen tar fysisk form. Stadsutvecklingsprogrammet kommer att vara ett sammordnande verktyg i arbetet, som process och dokument, och stödja arbetet med detaljplanerna, liksom stödja projekten under byggskedet. En del av dessa detaljplaner är pågående, medan andra ligger längre fram i tiden. Samtidigt som det finns en önskan om att mycket i området ska vara klart till 2026, då Västlänken öppnar, måste området också fungera under byggtiden, både som knutpunkt och målpunkt. Samverkan och samordningar kommer fortlöpande att vara av stor vikt, mellan Göteborgs Stad, Trafikverket och andra aktörer i området. De stora entreprenaderna ställer till exempel krav på fria ytor, och det medför ett behov av att synkronisera hur, var och när de olika projekten genomförs. För att kunna skapa en så effektiv samordning som möjligt, behövs en översikt av området.

1. DETALJPLAN FÖR VÄSTLÄNKEN STATION KORSVÄGEN:

Korsvägen ingår i en detaljplan för att medge en utbyggnad av Västlänken, med tillhörande byggrätter ovan och under mark. Korsvägen utgör en viktig pusselbit i Göteborg och planförslaget vill ta till vara och stärka platsens speciella karaktär som länk och målpunkt med rum för möten och stadsliv. Korsvägen utformas som ett sammanhållet och strukturerat stadsrum, som tar tillvara på historiska spår och samband. Biltrafiken minskas till fördel för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Planen går ut på samråd i april 2016 och förväntas bli klar för antagande första kvartalet 2018. Iordningsställande ovan mark startar 2022, då Trafikverket börjar lägga igen de öppna schakt som kommer att vara där i etapper mellan 2018-2022. Arbetet fortsätter under mark till och med öppnandet av Västlänken 2026.

2. DETALJPLAN FÖR BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER VID CARLANDERSPLATSEN OCH RENSTRÖMSPARKEN:

Ett planarbete pågick 2009-15 som möjliggör ombyggnad och tillbyggnad av verksamhetslokaler för Göteborgs Universitet, Humanisten, och för att ge möjligheter till bostäder som alternativ användning i den nuvarande så kallade Språkskrapan. Planen är antagen och överklagad.

3. STATION KORSVÄGENS VÄSTRA UPPGÅNG:

En tilläggsplan kommer att tas fram för att medge en uppgång (under mark) i korsningen Johannebergsgatan/ Olof Wijksgatan. Planen går ut på samråd våren 2016 och väntas bli klar för antagande i början av 2017.

4 & 5. DETALJPLAN "CAMPUS NÄCKROSEN":

Planarbete har startat december 2015. Akademiska Hus har genomfört parallella uppdrag, principförslag till en samlad lokallösning för Göteborgs universitetsbibliotek och Göteborgs konstnärliga fakultet i anslutning till Göteborgs universitets humanistiska fakultet och omgivande kultur- och stadsmiljö. Resultatet från de parallella uppdragen blir ett inspel till det kommande planarbetet. Intentioner för planarbetet är att se parkmiljöerna som överordnade bebyggelsen, vända huvudentréer och offentliga delar mot gatumiljöerna och bebyggelsens mellanrum, studera kopplingen mellan Johannebergsgatan och Lundgrensgatan för ett mer finmaskigt gatunät, studera kopplingar, visuella och fysiska mellan Korsvägen och Universitetet. Karaktärsfulla byggnader som Johannebergs landeri och fd Hovrätten, kan få nytt innehåll. Detaljplanen hanterar även Västlänkens västra uppgång, antingen som paviljong i park eller som del av en byggnad vid Johannebergsgatan. Allmänhetens tillgång till gångstråket mot Götaplatsen är ett viktigt intresse att tillgodose. Planen beräknas vara klar för antagande efter att tilläggsplanen för västra uppgången vunnit laga kraft, ca 2018.

6. KONSTMUSEET:

Museets ombyggnad och tillbyggnad för att lösa verksamhetens förändrade krav innebära att en ny detaljplan förmodligen behöver tas fram. Begäran att starta arbete med en ny detaljplan har lämnats. Gemensamma frågor runt bland annat Fågelsången bör hanteras tillsammans med Universitetet och utvecklingen av kvarteret Tullgarn (Artistenkvarteret).

7. DETALJPLAN ÖRGRYTEVÄGEN, MELLAN MÖLNDALSÅN OCH KUNGSBACKALEDEN:

En detaljplan för Örgrytevägen kommer att startas. Detaljplanen kan innefatta även de kvarter som ligger närmast gatan, för att ge förutsättningar för en ny trafiklösning med Fabriksgatan och Sofierogatan som möts i en korsning. Därtill också ett nytt läge för påfarten till E6, och nya byggrätter för parkeringsanläggningar, arbetsplatser och hotell. Påbyggnad av Focushuset studeras. Den nya utformningen av området ger ett bättre läge för en ny kollektivtrafikhållplats, liksom förbättrade gång- och cykelvägar och tillgänglighet till Mölndalsån söder om Örgrytevägen.

8. DETALJPLAN ÖRGRYTEVÄGEN, MELLAN KORSVÄGEN OCH MÖLNDALSÅN:

Svenska Mässan studerar olika lösningar för att bygga om och till sin verksamhet. Innehåll som undersöks är handel, arbetsplatser och bostäder. Svenska Mässan har begärt att starta arbete med en ny detaljplan. I Lisebergs park, närmast Örgrytevägen, kommer ett schakt att grävas under Västlänkens byggtid. Den möjlighet som uppstår att bygga om och till parken och dess byggnader efter att arbetena är slutförda, kan samordnas i ett planarbete som innefattar både Liseberg och Svenska Mässan, samt marken närmast Örgrytevägen, som staden äger. Då kan ombyggnaden av Örgrytevägen ske i en kontext där ny bebyggelse och nya entréer vänds mot gatan. Ett grönt parkstråk på Lisebergs mark, men utanför betallinjen, ingår i detta arbete. Planen behöver på olika sätt samordnas med arbetet öster om Mölndalsån, till exempel i relation till Lisebergs inlastning.

9. BEBYGGELSE VID LORENSBERGSTEATERN:

Fastighetskontoret har begärt att starta arbete med en ny detaljplan för att utveckla kvarteret vid Lorensbergsteatern. En förprövning beskriver intentioner att utveckla kvarterets identitet med tydliga gatumiljöer och en intressant brokighet mot en central park samt stärka rumsliga samband i stadsdelen med ny bebyggelse. Framtida projekt ska visa på höga mål för urban hållbarhet.

Utanför Korsvägenområdet pågår arbete med:

10. STADSMILJÖUPPRUSTNING

Avenyn med kringliggande gator.

11. HEDEN

Detaljplan för utveckling och upprustning samt ny bebyggelse.

12. STEN STUREGATAN

Detaljplan för påbyggnad av bostadshus mm, med drygt 100 nya lägenheter.

13.BERGAKUNGEN

Detaljplan för förskola på taket.

14. GÅRDA

Programarbeten är startade för både norra och södra Gårda för att kunna möta efterfrågan av kontor samt se på möjligheter till bostäder.

15. LISEBERGS SÖDRA OMRÅDE

Detaljplan för utvidgning av Liseberg med bland annat ett hotell.

16. PROGRAM SÖDRA CENTRUM

Program som kommer att hantera frågor kopplade till kulturmiljö, exploateringsmöjligheter, parkering, handelsfrågor. Inom ramen för arbetet kommer trafikfrågorna att studeras mer ingående och en trafiknätsplan för området kommer att tas fram med början våren 2016.

17. FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR MÖLNDALSÅNS DALGÅNG

Göteborgs Stad tar tillsammans med Mölndals Stad fram en fördjupad översiktplan som i norr sträcker sig fram till Örgrytevägen.

Frågan om Evenemangsområdet utveckling kvarstår, t ex upprustning av Scandinavium eller en ny arena som ersättning för denna. Valhallabadet utreds inför ett inriktningsbeslut om upprustning eller rivning.

FORTSATTA UTREDNINGAR

Följande frågor identifierats som särskilt viktiga för att komma vidare i arbetet med området, en del utredningar är startade:

TRAFIKNÄTSPLAN

Övergripande trafikstudie för hela södra centrum ska påbörjas under 2016. Fördjupningar kommer att tas fram för delområden, med start runt Korsvägenområdet och Centralenområdet. Trafikföringsprinciper för samtliga trafikslag undersöks.

PARKERINGSUTREDNING

Ger svar på hur många parkeringar som kommer att finnas och var de är lokaliserade om tio år.

BEDÖMNING AV LOKALKLIMAT

Områdets lokalklimat kommer att studeras utifrån vind, sol, luft, terräng och vegetation samt hur dessa aspekter samspelar och påverkas av befintlig och planerad bebyggelse.

Problemområden identifieras och rekommendationer tas fram för ett bättre lokalklimat och högre komfort.

BARNKONSEKVENS- OCH SOCIALKONSEKVENSANALYSER

Den analys som gjorts av hur området fungerar i dag byggs på då förslagen till förändringar blir mer konkreta.

EVENEMANGSOMRÅDETS MÖTE MED STADEN

Det behövs ett gemensamt arbete där man samordnar idéer om evenemangsområdets utveckling i zonerna ut mot gator och torg med den framtida utformning av gaturummen.åstråket

ÅSTRÅKET

Översyn av Mölndalsåns åstråk och för att tillgängliggöra och utveckla det.

ANGRÄNSANDE UTREDNINGAR

Utredning som kräver samverkan med men som inte ingår i stadsutvecklingsprogrammet:

SAMORDNING AV TRAFIK I BYGGSKEDET (SAMKO)

Trepartssamverkan Trafikverket, Trafikkontoret Göteborgs Stad och Västtrafik. Stadsutvecklingsprogrammets uppgift bör vara att sätta samtliga projekt i ett framtida sammanhang och visa på vilken del i pusslet respektive projekt utgör.

I utredningsarbetet för kollektivtrafiken ser man på lösningar, varav en del kan bli permanenta när Västlänken färdigställts.

Bild från en av flera workshops under processen, här med verksamheter och större fastighetsägare. Arbetet fortsätter!

UNDERLAGSMATERIAL

STRATEGISKA DOKUMENT:

Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025, 2015

Fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång, 2015

Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad, 2014

Göteborg Grönstrategi för en tät och grön stad, 2014

Göteborgs Stads budget 2015

Hållbar tillväxt, mål och strategier med fokus på regional struktur, 2013

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ett program för bevarande, 1999

K2020 Målbild för kollektivtrafiken i Göteborgsregionen, 2007

Mål- och inriktningsdokument 2015 för Byggnads-, Fastighets- och Trafiknämnden

Stadsbyggnadskvalitéer i Göteborg, 2008

Stadslivet i centrala Göteborg, 2012

Strategi för Göteborg 2035 Utbyggnadsplanering, 2014

Strukturbild för Göteborgsregionen, 2008

Vision Västra Götaland, 2005

Översiktsplan för Göteborg, 2009

ÖVRIGA UNDERLAG:

BKA Barnkonsekvensanalys - barn och unga i fokus 1.0, 2011

Campus Näckrosen, analys av ett stadsrum 1901-2013, 2013

Centralenområdet Stadsutvecklingsprogram, 2014

City-plan för Göteborg, kapitel Cityuniversitetet, 1998

Efterfrågan på kontorsmarkanden i Göteborg, 2015

Framtidsklimat i Västra Götalands län - enligt RCP-scenarier, 2015

Johannebergs landeri antikvarisk fördokumentation , 2013

Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken, 2014

Novel Solutions for Quieter and greener Cities, 2013

Ordbok för stadsutvecklare, 2015

Parkeringspolicy för Göteborgs Stad, 2009

PM Åtgärdsförslag vid Korsvägen-Liseberg Kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Göteborg, 2014

Programförstudie Södra Gårda och Evenemangsområdet, 2011

SKA Social Konsekvensanalys - människor i fokus 1.0, 2011

Trafikutformning Korsvägen – Bilaga till Detaljplan Västlänken Station Korsvägen i Göteborg, samrådshandling, 2015

Vision Älvstaden, 2012

Övergripande handelsutredning för Göteborg Stad, 2015

BILAGOR

Sammanställning medborgardialog 2013-2015 Korsvägenområdet, 2015

Enkätstudie - del av medborgardialog Korsvägenområdet, 2015

Höga hus i Mölndalsåns dalgång 2.0, 2015

PM Station Korsvägen västra uppgång, 2015

Göteborgs
Stad