



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsredogörelse

Datum: 2017-05-23

Diarienummer: 0638/11

Sophia Älfvåg

Telefon: 031-368 17 29

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

## Detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning, inom stadsdelarna Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborg

---

## Samrådsredogörelse

### Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 2016-03-22 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets under tiden 6 april 2016 – 17 maj 2016.

Under samrådstiden har förslaget funnits tillgängligt på Stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: [www.goteborg.se/planochbyggprojekt/](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt/).

Samrådsmöten hölls torsdagen den 21 april och tisdagen den 26 april kl 18-20 på Stadsbyggnadskontoret.

Delar av de inkomna synpunkterna rör frågor kring genomförande av Västlänken som Trafikverket ansvarar för. Vissa svar hänvisar därför till Trafikverkets arbete med järnvägsplanen. Göteborgs Stad och Trafikverket har ett nära samarbete och järnvägsplanens granskningsutlåtande ger i viss mån även svar på synpunkter rörande genomförandet och nyttor av projektet. Inkomna yttranden/synpunkter berör i stora delar samma frågor. Dessa frågor tas därför upp och kommenteras samlat under teman i avsnittet *Tematiska svar*, där de bemöts och besvaras. I de fall inkomna yttranden krävt mer specifika bemötanden har svar lämnats som en kommentar till det yttrandet utan hänvisning till sammanfattningen.

## Sammanfattning

Totalt har ca 60 yttranden inkommit till Stadsbyggnadskontoret. Det största antalet inläggningar rör natur- och kulturmiljöer på och i anslutning till Korsvägen.

Ett stort antal personer har lämnat samma eller liknande yttrande som nätverket Trädplan har skickat in, vilket till stor del berör projektets påverkan på naturvärden. I övrigt har flera fastighetsägare och boende framfört kritik mot projektet som helhet och hänvisar till projektets kostnader och risker, så som risk för sänkta grundvattennivåer, sättnings- och buller.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en utbyggnad av Västlänken, och dessa generella synpunkter har därför besvarats under de tematiska svaren nedan. Framförda synpunkter har i övrigt till stor del beaktats genom ändringar i planhandlingarna samt ytterligare utredningar, främst i fråga om trafiken på platsen, dess systemeffekter och påverkan på omgivningarna, men också vad gäller dagvattenhantering och föroreningsbelastning.

De största justeringarna sedan samrådet är:

- Trafikförslaget har omarbetats
- De båda stationsuppgångarnas byggrätter, främst den östra, har justerats vad gäller yta och höjd
- Byggrätt på torgytorna utgår
- Fördelningen av kvartersmark respektive allmän plats utanför Universeum har justerats och en entré till cykelgarage möjliggörs strax väster om Universeum
- Torgytan framför Svenska Mässan och gångtunneln under Örgrytevägen har utgått ur detaljplanen
- Bestämmelsen *plantering* har införts på plankartan för att tydliggöra det gröna sambandet mellan de båda äldre landeriområdena intill Korsvägen

## Tematiska svar

Under rubrikerna som följer redovisas svar till de synpunkter som återkommer i flertalet inkomna yttranden. I många fall hänvisas för ytterligare information till Trafikverket.

De flesta av Trafikverkets handlingar går att hitta på [www.trafikverket.se/vastlanken](http://www.trafikverket.se/vastlanken).

Övriga handlingar kan erhållas från Trafikverket.

## Grönstruktur

Träd och trädmiljöer utgör en viktig del i såväl naturmiljö som kulturmiljö. De är bärare av både sociala, kulturella och miljömässiga värden. Ett stort antal synpunkter under samrådet har rört träden som påverkas av genomförandet av järnvägsplanen och av de olika pågående detaljplanerna i området kring Korsvägen. I arbetet med denna detaljplan, Station Korsvägen, har frågor om bland annat kulturmiljön och de historiska sambanden mellan de båda äldre landerierna varit i fokus, samtidigt som planen ska möjliggöra för riksintresset för framtida järnväg, en attraktiv stadsmiljö och effektiv kollektivtrafikpunkt. I detaljplanen finns bestämmelser kring befintligt trädbestånd, och bestäm-

meler som innebär att de gröna sambanden bibehålls genom att ett större inslag av grönska skapas än vad som finns på platsen Korsvägen idag.

Inom området där järnvägstunneln byggs i öppet schakt kommer träd som påverkas flyttas eller ersättas. Det säkerställs med planbestämmelser, krav på marklov och genom avtal. Om det är möjligt att flytta träd eller inte beror på många faktorer, men framförallt trädens storlek och skick. Alla träd kommer inte att kunna återplanteras på exakt samma plats på grund av att nya funktioner kommer att finnas på markytan. Några kan komma att flyttas eller ersättas inom planområdet eller på någon annan lämplig plats i staden. Den gröna kopplingen mellan Johannebergs och Lisebergs landerier kommer att kunna förstärkas jämfört med idag, genom nya trädplanteringar som skapar ett samband över platsen. Ambitionen är också att skapa en ny urban parkmiljö intill den östra torgytan upp mot Liseberg.

De träd som finns på Korsvägen idag har i gällande plan inget skydd. De träd som ingår i allé omfattas dock av det generella biotopskyddet och träd med getlav är skyddade av artskyddsförordningen. För de träd som berörs av schaktarbetet och omfattas av biotopskydd eller artskydd, söks dispens för flytt/fällning. Det är Länsstyrelsen som ansvarar för tillståndsgivning och övriga frågor kring lagstiftningen.

De trädmiljöer inom planområdet som riskerar att påverkas i samband med ombyggnaden av Korsvägen, är dels en allé med körsbärsträd utmed Mölndalsvägen och dels en kärrek som är ett värdefullt solitärträd mitt på Korsvägen. Träden är förhållandevis unga och naturvärdena är knutna till förekomsten av tidigare rödlistad, numera artskyddad getlav. Trafikverket har i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen angett att träd som ej kan stå kvar under anläggandet av Västlänken ska ersättas eller flyttas. För att tydligt beskriva vilka träd som kan bevaras, flyttas eller behöver ersättas tar Göteborgs Stad och Trafikverket gemensamt fram ett åtgärdsprogram. De träd som berörs av denna detaljplans genomförande, kommer att behandlas på samma sätt.

## **Kulturmiljö**

Ett flertal synpunkter under samrådet har rört kulturmiljöfrågor och byggnadshöjder. Den kulturhistoriska kopplingen mellan de båda landeriområdena vid Johanneberg och Liseberg är en fråga som betonats i stadsutvecklingsprogrammet för området och en ambition i arbetet är att försöka synliggöra och ta tillvara stadens historiska spår och samband. Till exempel är det gröna sambandet mellan de båda landeriområdena betydelsefullt i ett kulturhistoriskt perspektiv. Sambandet gör det möjligt att föreställa sig den äldre, betydligt lantligare miljön som funnits på platsen tidigare. Att äldre byggnader, siktlinjer och stråk vid Korsvägen synliggörs är också mycket värdefullt kulturhistoriskt sett, samtidigt som ny bebyggelse och gestaltning behöver tillåtas för att tillföra platsen nya årsringar.

Planförslaget medger en byggrätt för stationsuppgången på mitten med en totalhöjd om högst 6,0 meter, i syfte att siktlinjen mellan dels de båda landeriområdena och dels Johannebergs landeri och Örgrytevägen ska hållas intakta. Byggnaden blir då även i linje med sockelvåningen på kvarteret Turmalinen som ligger i fonden mellan Södra Vägen och Skånegatan. Upplevelsen av kvarteret Turmalinen och den äldre bebyggelsen beto-

nas också genom torgytan som föreslås, som möjliggör en plats för vistelse på ett annat sätt än idag.

Byggrätten för den östra stationsuppgången tillåter en höjd om som mest +21,5 meter, räknat från stadens nollplan. Då omgivande mark på torgytan ligger på cirka +7 meter, innebär det en höjd på byggnaden om 14,5 meter. Även denna höjdbegränsning har som utgångspunkt att bevara den kulturhistoriska kopplingen. Tanken är att berget, med träd och grönska, ska kunna förnimmas bakom. Då en ny byggnad i östra hörnet innebär att det gröna sambandet som det ser ut idag bryts, ställer planförslaget krav på trädplanteringar över Korsvägen i syfte att stärka den gröna kopplingen landerierna emellan.

## Trafik

*Trafikstrategi för en nära storstad* beslutades i trafikinämnden 6 februari 2014. I strategin redovisas målsättningar för trafiksystemet, som behöver utvecklas i takt med att staden växer med fler boende och verksamma. Målsättningarna berör resor, stadsrum och godstransporter, och man pekar på att det ska vara lätt att ta sig fram i Göteborg, att stadsmiljöerna ska upplevas attraktiva och bidra till ett rikt stadsliv, samt att Göteborg ska ha effektiv och klimatsmart godshantering.

I trafikstrategin sätts även tre effektmål för resor, som på olika sätt berör Korsvägen:

- 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.

Målen innebär att antalet gång-, cykel- och kollektivresor ska fördubblas fram till år 2035 i förhållande till 2011 års nivå, samtidigt som antalet bilresor ska minska med en fjärdedel. För Korsvägens del innebär det att kommande förändringar behöver bidra till de uppställda målen på ett tydligt sätt.

## Trafikförslag

Trafiklösningen för Korsvägen utgår från målet att säkerställa en levande och effektiv kollektivtrafikknutpunkt, samtidigt som även målet att skapa förutsättningar för en stadsförnyelse i området måste tillgodoses.

Trafikutformningen är uppbyggd kring en spårlösning med två samlade hållplatslägen. Det ena hållplatsläget för nordsydlig kollektivtrafik lokaliseras mitt på Korsvägen, och det andra hållplatsläget för östvästlig kollektivtrafik lokaliseras i Örgrytevägen. Dessa två lägen samlar all spårtrafik och alla bussar, och det blir en kapacitetsstark kollektivtrafiklösning med stor flexibilitet för framtida trafikering på Korsvägen. För resenärerna blir det överskådligt och lättorienterat, och i ytan mellan de två hållplatserna skapas en effektiv bytesyta som också får bra kopplingar till Västlänkens entréer.

Gångbanor, cykelbanor och bilkörvägar förläggs i ytterkanten av Korsvägen, i princip på samma sätt som idag. Den viktiga skillnaden är att lösningen för biltrafik tonas ner genom enkla och smala körfält och låga hastigheter. Alla adresser kommer att kunna nås med bil och det blir bra villkor för nyttotrafiken på Korsvägen. Gång- och cykelbanorna får generösa bredder för att klara stora tillskott av gående och cyklister.

I områdets södra del anläggs en oval cirkulationsplats (stor nog att hålla en väntande spårvagn), där biltrafiken fördelas och hanteras på ett bra sätt mot Korsvägen, Eklandagatan och Södra Vägen. Cirkulationen möjliggör hög prioritet för kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikresenärerna får generösa bytesytor och hållplatserna byggs i huvudsak ihop med intilliggande torgytor. Genom att integrera väntytorna med torgen så ökar attraktiviteten i resandet och resenärerna kan på ett enkelt sätt delta i stadslivet på platsen.

Den nya trafiklösningen frigör ytor för flera nya stadsrum, bland annat i nordvästra hörnet framför Korsvägen 1. Det blir också stora ytor mitt på Korsvägen i anslutning till Västlänkens västra uppgång, framför Svenska mässans entré samt mellan Universeum och Västlänkens östra uppgång. Lösningen innebär också att befintliga trafikområden strax norr om Eklandagatan frigörs och kan omvandlas till annat i en kommande detaljplan.

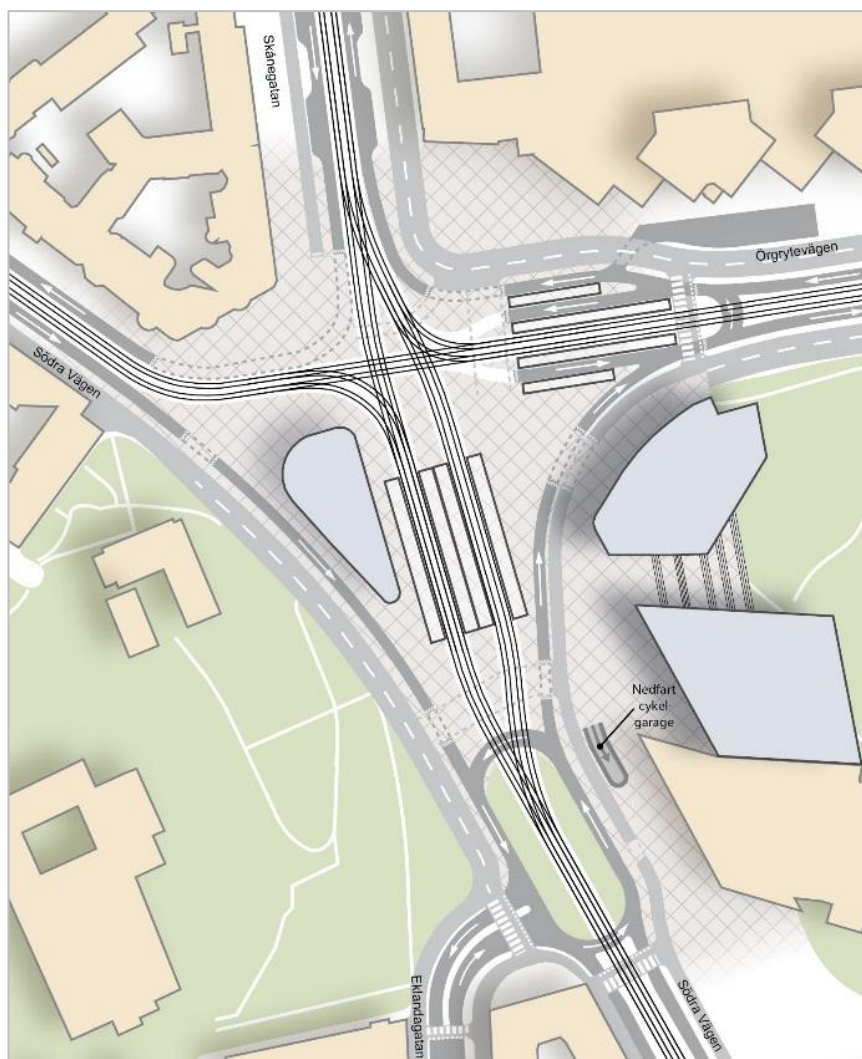


Illustration av trafikförslag för Korsvägen. (Källa: Trafikkontoret, bearbetning WSP)

## **Parkering och angöring**

På Korsvägen kommer det att behövas en stor mängd cykelparkeringar. Exakt hur stort behovet blir är svårt att säga idag, men det behöver finnas platser i nära anslutning till alla entréer och nära hållplatserna. Detaljplanens illustrationsplan pekar också ut ett antal ytor där man kan anordna cykelparkeringar på marken.

Ett underjordiskt cykelgarage kommer att byggas på Korsvägen, med plats för uppemot 500 platser. Garaget kommer att ligga i Västlänkens mellanplan nås via en cykelnerfart i sydöstra delen av Korsvägen, där en stor del av cyklister passerar.

Lösningen medger att alla fastighetsentréer kan nås med bil, för att klara till exempel på- och avstigning och leveranser. Det ska också finnas plats för korttidsparkeringar i den utsträckning som blir motiverat på platsen.

## **Service-, utrycknings- och underhållstrafik**

En viktig poäng med den nya och mer trafikdämpade lösningen på Korsvägen, är att det ska bli bra förhållanden för leveranstrafik, renhållningsfordon, driftfordon, färdtjänst, utryckningsfordon och liknande. Leveranser och sophantering till Västlänkens mellanplan ska ske via inlastning i den östra byggnaden. Även cykelnedfarten skulle kunna användas för leveransbehov, men frågan behöver studeras vidare innan man eventuellt bestämmer sig för en sådan lösning.

Utryckningsfordon kan använda kollektivtrafikens separata körfält, vilket ger mycket gena förbindelser i alla riktningar över Korsvägen. Torgytorna får genomgående generösa mått som möjliggör effektivitet för räddningstjänstens fordon, både för insatser på Korsvägen och när man behöver passera förbi platsen.

Närmast Västlänkens östra uppgång avsätts en 500 kvadratmeter stor yta för räddningstjänstens övningar, vilken nås via in- och utfarten i cirkulationen. Plankartan reglerar ett separat trapphus för räddningsinsatser. I frågan kring utrymningsvägar från tunneln och mellanplan har samordning skett med Trafikverket.

Inom Lisebergs område finns idag en väg som fungerar som räddnings- och serviceväg till Liseberg och Universeum. Denna kommer att finnas kvar men dess anslutning till Örgrytevägen förläggs längre österut och den exakta lösningen tas fram i ett senare planeringsskede. Räddnings- och servicevägen kommer även att användas av Trafikverket för service av Västlänken.

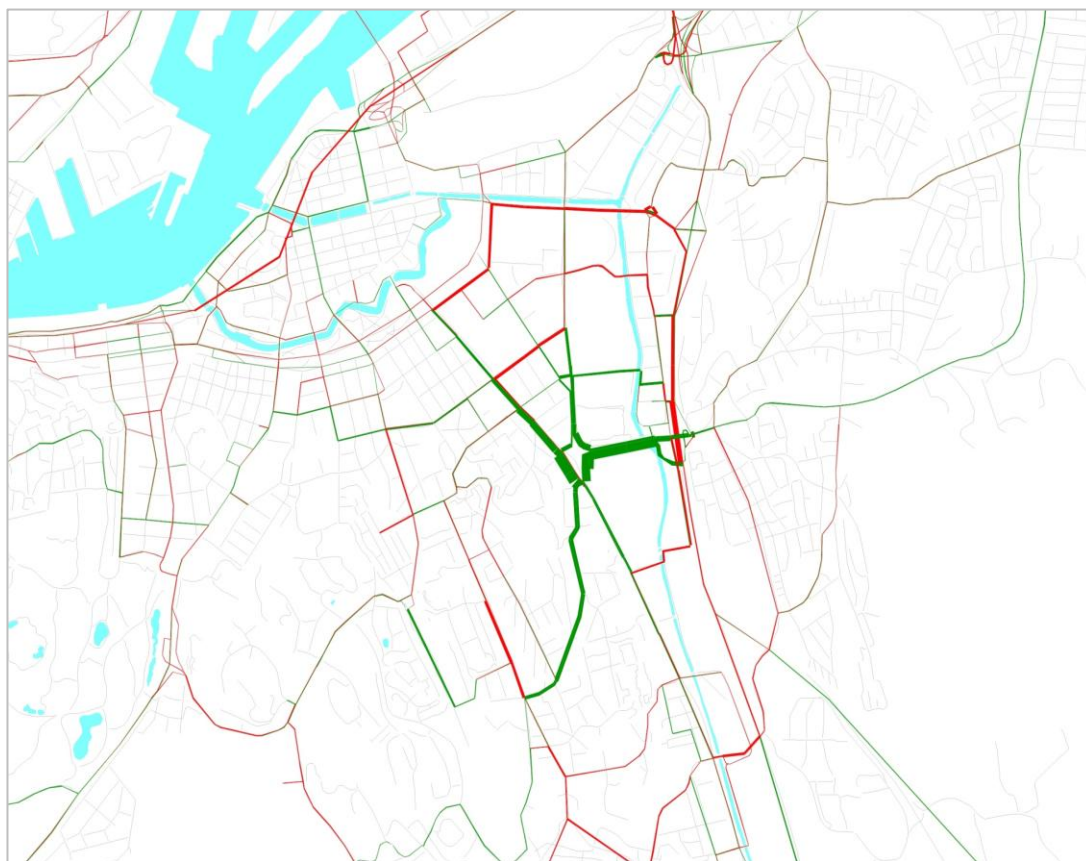
## **Trafikflöden på omgivande gatu- och vägnät**

Enligt trafikstrategin ska biltrafiken i Göteborg minska med 25 % från 2011 års nivå. För området kring Korsvägen behöver minskningen vara ännu större enligt trafikkontorets genomförda analyser, vilket ligger till grund för trafikförslaget. I linje med tidigare tagna politiska beslut så ska det finnas plats för ungefär hälften av dagens biltrafik på Korsvägen.

Ett flertal beräkningar och simuleringar av biltrafikflödena genomfördes inför detaljplanens samråd. Under arbetsprocessen inför detaljplanens granskning har analyserna uppdaterats för den nya trafiklösningen, med i princip samma resultat. Det man ser av analyserna är att lösningen ger minskad biltrafik på Korsvägen och på ett flertal gator som

har koppling till Korsvägen. I gengäld flyttar en del genomfartstrafik över till andra gator som leder runt Korsvägen.

Från 2013 års drygt 30 000 inkommande fordon per dygn kan biltrafiken år 2035 komma ner till mellan 14 000 och 18 000 fordon per dygn i Korsvägen. Den exakta nivån kan variera och beror på hur stor anpassning man vill ha till stadsmiljön och till de övriga trafikanterna på Korsvägen. Trafiklösningen enligt planförslaget tillåter både mer och mindre biltrafik över tid.



*Trafikkontorets systemanalyser visar att biltrafiken sprider sig på ett stort omland när man minskar framkomligheten på Korsvägen. RÖTT visar vilka vägar bilisterna väljer när de inte längre kan köra genom Korsvägen. GRÖNT visar var det blir mindre biltrafik. Figuren beaktar inte andra ombyggnader i Göteborg.*

Trafikkontorets beräkningar visar att det blir maximalt cirka 10 000 fordon per dygn som behöver omdirigeras till andra vägar, bort från Korsvägen. Ekvationen beaktar att en del biltrafik försvinner genom att fler börja åka kollektivt och cykla, i linje med beskrivningarna i trafikstrategin. Genomförda systemanalyser visar att det blir en ganska jämn spridning av bilarna på gatunätet och det blir inga påfallande ökningarna någonstans i systemet. De enskilt tydligaste överflyttningarna sker till E6 upp mot Ullevimotet och vidare på Ullevigatan med kopplingar till främst Hedens parkering. Det blir också en överflyttning till E6 söderut mot Kallebäcksmotet, med kopplingar mot väg 40 och Krokslätt. Maximalt blir det fråga om ökningarna på ett par, tre tusen fordon per dygn, vilket motsvarar enstaka procents tillskott på E6.

Ett flertal gator i Krokslätt, Johanneberg och Gårda kan också få smärre trafikökningar på maximalt ett tusental fordon per dag. I bostadsområdena handlar det huvudsakligen om att den lokala trafiken delvis flyttar över från en gata till en annan när körvägarna ändras. Förändringarna i Korsvägen ger ändå anledning att noga se över trafiksituationen på ett flertal bostadsgator i de nämnda områdena. Det kan bli aktuellt både med ombyggnader och ändrade regleringar för att säkerställa bra boendemiljöer. Förändringarna på huvudvägarna blir marginella på grund av ombyggnaden på Korsvägen, men förhållandena kommer att följas upp och eventuella åtgärder föreslås i den fortsatta planeringen. I *PM Trafik del 1 och 2* finns noggranna beskrivningar av både trafikförslaget och de genomförda system- och kapacitetsanalyserna.

## Övergripande kritik till projektet Västlänken

Flera av inkomna privatpersoners yttranden under samrådstiden har varit övergripande kritik till projektet Västlänken och tillhörande synpunkter angående t.ex. nyttan med projektet eller frågor om påverkan under byggtid.

### Västlänkens nytta

Sedan slutet av 1990-talet har problemen med begränsad kapacitet i järnvägssystemet i och kring Göteborg blivit allt tydligare. Göteborgs central och systemet runt om har nått kapacitetsgränsen och kan inte hantera mer tågtrafik idag eller i framtiden. Störningar med stora förseningar som sprider sig i hela järnvägsnätet är vanliga och den ökande godstrafiken har svårt att få tider på spåren. Samtidigt planeras för en nödvändig ökning av pendeltågstrafiken i Västsverige.

Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Järnvägstunneln kommer främst att trafikeras av pendeltågstrafik i regionen men underlättar även resandet inom staden. Centralstationen och Brunns-parken får en avlastning i och med de nya stationerna Haga och Korsvägen, där pendeltågsresenärer som ska till de västra och södra delarna av staden kan byta färdmedel. Kollektivtrafiken i centrala staden får därmed också en avlastning. Tågtunneln gynnar även den långväga tågtrafiken då spåren in till Centralens bangård avlastas.

Utgångspunkten för Trafikverkets beräkningar är Västra Götalandsregionens målbild för tågtrafikens utveckling ”Målbild Tåg 2035”. Det stora flertalet resenärer bedöms få förkortad restid på grund av förbättrad kapacitet (det vill säga mindre trängsel på spåren) samt att de nya stationerna möjliggör fler direktresor eller kortare anslutningsresor.

När Västlänken står klar 2026 kan Station Centralen ta emot nästan dubbelt så många tåg och tack vare två helt nya stationer i staden förbättras kommunikationerna i och till staden, regionen och övriga Sverige. Pendel- och regiontågstrafiken kan få genomgående linjer. Trängseln vid centralstationen och Drottningtorget minskar och den lokala kollektivtrafiken i Göteborg kan fungera bättre. Västlänken ökar kapaciteten även för fjärrtåg och den viktiga godstrafiken genom frigjord kapacitet i Gårdatunneln. Västlänken kommer att ge nya förutsättningar för kollektivtrafiken i Göteborg.



## **Västlänkens sträckning och stationslägen**

Västlänkens planerade sträckning har i flera yttranden kritiserats för att vara samhälls-ekonomiskt ineffektiv i jämförelse med alternativa lösningar. Ett flertal alternativa sträckningar har studerats i tidigare skeden av processen, såsom i förstudien, i järnvägsutredningen, och i detaljplaneprogram. Beslut är fattat om Västlänkens sträckning och antalet stationer. Detaljplaneprogrammet antecknades av byggnadsnämnden 13 juni 2006. Beslut om val av sträckning fattades av Trafikverket under 2007.

Alternativa sträckningar har studerats för Västlänken i sin helhet men även för val av stationslägen och ytterligare detaljer kring dessa. I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning finns den övergripande beskrivningen av alternativen som studerats.

För att ta del av tidigare gjorda utredningar hänvisas till Trafikverket och Stadsbyggnadskontoret.

## **Kostnader för projekt Västlänken**

Kostnaden för projektet är beräknad till 20 miljarder kronor i 2009 års prisnivå, vilket Trafikverket håller fast vid. Samhällsekonomi har redovisats både i samband med järnvägsutredningen och inför arbetet med de nationella planerna 2010 och 2014. Nettonuvärdeskvoten har beräknats vara negativ vilket tyder på att kostnaderna är högre än nytan. Projektet har betydande positiva effekter som är svåra att prissätta. Trafikverket har därför bedömt att projektet är samhällsekonomiskt motiverat för att det kommer att bidra till regional utveckling och är av nationell betydelse.

Utgångspunkten är att medel från Västsvenska paketet ska användas för att återställa allmän plats och övriga anläggningar som påverkas av Västlänken.

## **Västsvenska paketet**

Västlänken utgör en del av Västsvenska paketet, som Göteborgs Stad medfinansierar. Andra projekt i det Västsvenska paketet är bland annat Marieholmstunneln, nya Hisingbron och kollektivtrafiksatsningar. Paketet finansieras av Staten, Göteborgs Stad, Trängselskatten, Västra Götalandsregionen och Region Halland.

## **Övergripande planering för kollektivtrafiken**

Parallellt med arbetet med Västlänken arbetar Göteborgs Stad och Västtrafik med hur stadens lokala kollektivtrafik kan stärkas.

Västlänken är ett K2020-projekt. I K2020 har det framtida kollektivtrafiksystemet inklusive Västlänken studerats.([www.k2020.se](http://www.k2020.se)). Nu pågår ett arbete i Västra Götalandsregionens regi om Målbild för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2035. Syftet med arbetet är att utveckla ett stomnät som kan avlasta Brunnsparcken och ge bättre kollektivtrafikkopplingar mellan målpunkter utan att behöva passera stadskärnan.

## Tidigare beslutsunderlag

Följande dokument har legat till grund för att det nuvarande förslaget för projekt Västlänken:

Dåvarande Banverket och Göteborgs Stads gemensamma dokument, vilka finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida:

- *Förstudie för kapacitetsförstärkning – Tidigt samråd; Utveckling av det västsvenska järnvägssystemet, 2001-12-04*
- *Förstudie Västlänken – en tågtunnel under Göteborg, 2002-12-12*
- *Förstudie Västlänken beslutshandling, 2004-01*
- *Järnvägsutredningen Beslutshandling, 2007-12*

Göteborgs Stads program för detaljplan vilken finns tillgänglig på Göteborgs Stads hemsida under ”Plan & Byggprojekt i Göteborg - Västlänken”:

- *Västlänken – En tågtunnel under Göteborg; En sammanfattning av valt sträckningsalternativ, februari 2006*

## Påverkan under byggtid

### Byggnation av järnvägsanläggning

En del yttranden har gällt byggtidens konsekvenser. Byggtiden som avser järnvägsanläggningen hanteras av Trafikverket. I de tillstånd som krävs för byggverksamheten kommer Mark- och miljödomstolen fastställa villkor för störningar och påverkan.

I järnvägsplanen redovisas en möjlig etappvis utbyggnadsordning samt ett förslag för vilka ytor som kan komma att användas under byggtiden för byggbodas, ytor för arbetsfordon etcetera. Göteborgs Stad har en dialog med Trafikverket om dessa ytor och hur de på bästa sätt bibehåller boendekvalitet, framkomlighet med mera under byggtiden. Trafikverket ansvarar för att förhandla och skriva erforderliga avtal med de fastighetsägare och nyttjanderättshavare som berörs av järnvägsplanen. Utgångspunkten är att kostnader för återställande av allmän plats och övriga åtgärder som påverkas av Västlänken ska finansieras av projektet.

Som underlag till järnvägsplanen finns principiella tekniska lösningar. Detaljlösningar tas fram dels i förfrågningsunderlaget och dels av entreprenören när denna är utsedd. I förfrågningsunderlaget ställer Trafikverket krav på utförandet avseende buller och andra störningar samt hänsyn till kulturmiljön så att krav i järnvägsplanen och lagstiftningen uppfylls.

De mest påtagliga och största störningarna på stadsmiljön uppkommer i samband med betongtunnelarbeten för de tre nya stationerna Haga, Korsvägen och Centralen. Påverkan är övergående även om arbetet kommer att pågå i flera år. Uppskattade tider för tillfälligt nyttjande och restriktioner för enskilda platser framgår av bilaga 2 till järnvägsplanen.

### **Trafik under byggtid**

Göteborgs Stad har kontinuerlig samverkan med Trafikverket genom hela planerings- och byggprocessen om trafikfrågorna. Under byggnation kommer trafiken att påverkas med avstängningar, omläggningar, tillfälliga hållplatser etcetera med ambition att upprätthålla god framkomlighet för alla trafikslag.

Fokus kommer att ligga på tillgänglighet till stadens funktioner och gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, utryckningsfordon samt leveranstrafik kommer att prioriteras i de fall inskränkningar i framkomligheten behöver göras.

### **Buller och vibrationer**

Ett kontrollprogram för buller och vibrationer under byggtiden kommer att tas fram. De konkreta åtgärderna tas fram i samband med projektering och byggande. Riktvärden för byggbuller är strängare under kvällar, nätter och helger än under dagtid. Trafikverket och Göteborgs Stad kommer att arbeta vidare med byggskedet för att upprätthålla tillgänglighet och framkomlighet samtidigt som trafikökning minimeras på de stråk som påverkas.

Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket utföra kontroller av buller och vibrationer. Riktvärden kommer att fastställas i det tillstånd för anläggande enligt miljöbalken som Trafikverket har ansökt om.

Under byggskedet kommer störningarna att vara mer omfattande. Vibrationer vid spontning, pålning och kompaktering av jordmassor är exempel på arbeten som inte kommer att kunna reduceras i någon större utsträckning. Denna typ av arbetsmoment får anpassas till särskilda tider på dygnet för att begränsa störningar så mycket som möjligt. I andra fall kan arbetsmetoder behöva ses över för att reducera störningar.

### **Grundvatten**

I projekteringsskedet utformar Trafikverket anläggningen så att icke acceptabla skador på omgivningen till följd av grundvattenpåverkan undviks. Under byggskedet kommer även skyddsåtgärder vidtas för att skador på kringliggande känsliga fastigheter ska kunna undvikas. I de tillstånd som krävs för byggverksamheten som påverkar vatten, kommer Mark- och miljödomstolen fastställa villkor som ska se till att inga byggnader, kultur- eller naturvärden skadas. I det kontrollprogram för grundvatten som fastställs av Länsstyrelsen kommer det finnas åtgärdsnivåer som bland annat är anpassade efter nivå på byggnaders rustbäddar. Om grundvattennivån sjunker kan Trafikverket antingen utföra ytterligare tätningsarbeten, infiltrera vatten eller vidta andra åtgärder som förhindrar att skada uppkommer.

## Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

### Kommunala nämnder och bolag m.fl.

#### Fastighetsnämnden

Tillstyrker förslaget till detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning under förutsättning att synpunkterna i tjänsteutlåtandet beaktas.

I detaljplanen föreslås förbättrade åtgärder på allmän plats samt utökade resenärsfunktioner som det nu förs förhandlingar mellan parterna kring bland annat finansiering och ägande. Beroende av utfallet från förhandlingarna kan det medföra kostnader för Göteborgs Stad. Beroende på hur respektive nämnd samt Västtrafik ställer sig till finansiering av åtgärderna finns det en osäkerhet om de kommer att ingå i detaljplanen framöver eller om de kan komma att utgå.

Ett syfte med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av stationsläget. Vad gäller utveckling genom nyexploatering i nära anslutning till Station Korsvägen är möjligheterna begränsade i detta planområde. En tänkbar möjlighet är dock området direkt väster om planområdet som fastighetskontoret anser bör prövas för en framtida bebyggelse. Detta område är tänkt att ingå i kommande detaljplan för Campus Näckrosen som inte har påbörjats ännu.

En annan tänkbar möjlighet är längs med Örgrytevägen direkt öster om trevåningsbyggnaden där diskussioner pågår med Liseberg om en fortsatt möjlig stadsexploatering. Fastighetskontoret anser att den föreslagna trevåningsbyggnaden ska synkas med Lisebergs eventuella exploatering.

Stationens uppgångar centralt på Korsvägen samt i trevåningsbyggnaden ligger i detaljplaneförslaget på kvartersmark. Detta ser kontoret som positivt eftersom syftet är att planlägga för byggnader som inte är av tillfällig karaktär och redovisningen av planens konsekvenser blir tydligare. Det ger även kommunen en möjlighet att sälja marken alternativt upplåta marken med tomträtt. Planförslaget medger även byggrätter på allmän platsmark som föreslås nyttjas av Västtrafik för resenärsfunktioner. Det är viktigt att Västtrafiks funktionsbehov säkerställs i planarbetet och fastighetskontoret anser att dessa byggrätter ska planläggas som kvartersmark till granskningsskedet om byggrätterna kvarstår.

#### **Kommentar:**

*Planförslaget justeras. Byggrätterna på allmän plats torg utgår så att Västtrafiks byggrätt endast är planlagd på kvartersmark.*

## Trafiknämnden

Arbetet med detaljplanen har pågått sedan år 2012. Trafikkontoret har varit delaktigt under hela arbetets gång och haft stor möjlighet att påverka planförslagets utformning. Trafikkontoret står därför bakom planförslaget i sin helhet.

Man påpekar att kommande fördjupningsarbete avseende trafikanalys, kapacitetsberäkningar och trafikutformning kan ge en annan utformning.

Trafikkontoret vill att särskild vikt ska läggas i det fortsatta arbetet på att skapa/bibehålla god tillgänglighet och framkomlighet för cykel, samt gena och logiska gångtrafikstråk över och runt om platsen Korsvägen med så få barriärer som möjligt.

Det är viktigt att inom det fortsatta arbetet med trafikutformningen studera trafiköverflyttningen på omgivande gatunät mer i detalj och föreslå lämpliga åtgärder för att minska negativa konsekvenserna av detta.

Man påpekar att plankartans beteckningar ”torgyta” och ”huvudgata” behöver kunna möjliggöra vissa förändringar av trafikförslaget på platsen. Trafikkontoret ser en stor risk att den föreslagna hållplatsen i Örgrytevägen kan behöva flyttas längre österut, kanske så långt som ca 75 meter, och förordar att ett sådant utformningsförslag bör inrymmas i befintlig detaljplan. Det är också nödvändigt att plankartans användningsgränser möjliggör spårdragning och biltrafik i relationen Södra Vägen (söder) - Örgrytevägen. För att underlätta framtida trafikreglering, övervakning och underhåll av offentliga ytor vill Trafikkontoret poängtera gränsen i plankartan mellan allmän plats och kvartersmark, särskilt vid Universeum.

Trafikkontoret ser behov av att fördjupade studier behöver ske för följande områden:

- Trafikutformning av platsen Korsvägen enligt beskrivningarna ovan.
- Effekter av trafikomflyttningar till gator/områden utanför planområdet samt konsekvenser av detta avseende buller, vibrationer, stråk- och korsningsutformning med mera.
- Kollektivtrafikens anspråk i ett omland kring Korsvägen samt utformning av kompletterande kollektivtrafikanläggningar. Exempel på sådana saker kan vara att utveckla området väster om Örgrytemotet till en mindre bytespunkt inkluderande bussgata genom Gårda. Ny spårvägslink mellan Södra Vägen och Skånegatan i Engelbrectsgatan alternativt Berzeliigatan är ett annat exempel som har stor betydelse för utformningen av Korsvägen.
- Tillgång till parkering och angöring inom ett större område från Korsvägen. Flera nu pågående projekt påverkar ett antal gatuparkeringar och parkeringsanläggningar i närområdet. En övergripande kartläggning bör göras med förslag på hur tillgängligheten med bil till närområdet ska säkras och i vilken omfattning detta ska ske.
- Cykelparkering: God utformning, logisk placering, tillräckligt antal och god kvalitet av cykelparkering är av stor vikt för att tillfredställa cyklisters behov och minska risken för felparkering. Cykelparkeringarna är en viktig del i kedjeresan och fyller syftet att skapa tillgänglighet till målpunkter och knyta

ihop cykelinfrastrukturen med kollektivtrafiken, vilket ökar kollektivtrafikens räckvidd/upptagningsområde.

### **Kommentar:**

*Trafikförslaget har omarbetats grundligt inför granskning. Både användningsbeteckningar och -gränser på plankartan har setts över utifrån förändrat trafikförslag, med målsättning att möjliggöra flexibla lösningar över tid. Ett utökande av planområdet österut är dock inte aktuellt. Om det visar sig nödvändigt att flytta den föreslagna hållplatsen får det vara en fråga som ryms inom kommande planering av Örgrytevägen.*

*Möjlighet till angöring på östra sidan, vid Universeum och den östra stationsuppgången finns, samt ytor för eventuellt behov av parkering. Hur dessa ytor kommer utformas mera i detalj studeras närmare i det fortsatta arbetet.*

*Omdaning av Korsvägen syftar i hög grad till att det ska bli mer attraktivt att röra sig till fots, både för den som besöker området och för den som passerar platsen på sin promenad. På Korsvägen skapas stora sammanhängande torgytor för gående och vistelse. Människor ska kunna röra sig relativt fritt, utan omvägar och onödiga hinder och utan så mycket störningar från cyklister eller bilister. Genom förhöjda och hastighets-säkrade korsningspunkter mot biltrafiken ska det också bli lätt att röra sig mellan de olika torgytorna. Upplevelsen för den som väljer att gå till fots ska vara att det är enkelt, tryggt och trevligt att förflytta sig på och över Korsvägen.*

*I det föreliggande trafikförslaget är de oskyddade trafikanterna och kollektivtrafiken prioriterade. Korsvägen kantas av fyra meter breda dubbelriktade cykelbanor, som möjliggör gena och snabba förbindelser i alla riktningar. Överfarter och passager för cyklister sker i huvudsak gemensamt med gående. Refuger och ytor där man kan behöva stå och vänta, görs generellt breda för att det ska upplevas säkert och tryggt att stanna med sin cykel. Torgytorna anpassas inte särskilt för cykling, men på samma sätt som på en gågata finns det alltid möjligheter för cykling på gåendes villkor.*

*En övergripande systemanalys av den framtida trafiksituationen har gjorts och förslaget systemeffekter har beräknats, se Tematiska svar Trafik. Övriga, kumulativa effekter som trafikförslaget kan innebära på omkringliggande gatunät avseende t.ex. vibrationer, korsningsutformningar, kartläggning av parkeringsmöjligheter och angöring inom ett större område eller kompletterande kollektivtrafikomläggningar, har inte studerats närmare inom ramen för detta planarbete. Det föreliggande trafikförslaget som trafikkontoret tagit fram är väl studerat. Det är på trafikkontoret som möjligheterna till studier av dessa mera övergripande trafikfrågor som berör större delar av staden ligger. Angående cykelparkering på Korsvägen, se Tematiska svar Trafik.*

### **Kulturnämnden**

Trots att detaljplaneområdet har begränsats till att främst omfatta trafikplatsen Korsvägen samt den östra sidan av platsen, bör planen ändå relatera till projekt och processer som pågår i anslutning till planområdet. Anledningen till det är att redovisa en övergripande ambition gällande gestaltning av miljön, vilket är en angelägen uppgift inför kommande gestaltungsprogram. Gränssnitt och kanter mellan planområdet och dess omgivningar är viktiga för möjligheten att ta tillvara och utveckla värdefulla aspekter och karaktärsdrag i angränsande miljöer.

De ytor där kulturmiljövärden främst påverkas är själva platsen och knutpunkten Korsvägen samt den östra sidan av Korsvägen med dess berörda byggrätter och Getebergets grönska. För Korsvägen som plats och knutpunkt är det viktigt att historiska stråk, riktningar och siktlinjer bevaras liksom platsens triangulära rumslighet. Förvaltningen be-

dömer att dessa värden har möjlighet att tillgodoses och att det är viktigt att stationens mittuppgång utformas med hänsyn till dessa aspekter och inte blir för hög eller förtar värdena.

Byggrätten för Universeums utbyggnad mot norr, liksom byggrätten för Västlänkens östra uppgång samt den höga byggnad som planeras öster därom, bedöms problematiska utifrån kulturmiljöperspektiv och befaras ge upphov till en visuell barriär istället för en förbindelse mellan de båda gröna bergsryggarna. Det innebär att Getebergets grönska byggs för mot väster, med endast en smal grön kil emellan, och att den gröna kopplingen mellan västra och östra sidan om Korsvägen betydligt begränsas. Den öst-västliga gröna kopplingen bör tydliggöras och värnas. Kopplingen har ett högt kulturhistoriskt och upplevelsevärde både som grönstruktur och som ett historiskt stråk som förbinder landerimiljöerna. Ambitionen med en grön koppling betonas också i *Stadsutvecklingsprogrammet för Korsvägen med omnejd* (STUP 1.0), liksom att stadens historia ska vara synlig genom byggnader, platser och stråk. Gestaltningen av den östra sidan och disponering och omfattning av byggrätterna bör därför ses över.

Kulturnämnden anser att den populära lekplatsen utanför Universeums entré bör kompenseras. Man påpekar också att Korsvägen är en starkt trafikdominerad plats och att säkerhetsaspekterna särskilt för barn är viktiga att beakta

#### **Kommentar:**

*I syfte att redovisa en övergripande ambition med gestaltningen i hela området, togs "Stadsutvecklingsprogram för Korsvägen med omnejd" fram och gick ut på remiss ett par månader före detaljplanesamrådet. Detaljplanen relaterar i hög grad till Stadsutvecklingsprogrammet, i de delar av programmet som är aktuella. Sedan plansamrådet har också planförslaget omarbetas för att bl.a. stärka den gröna kopplingen mellan de båda landeriområdena.*

*För synpunkter avseende kulturmiljö, se Tematiskt svar Kulturmiljö.*

*För synpunkter avseende grönstruktur, se Tematiskt svar Grönstruktur.*

*Göteborgs Stad och Universum anser att lekplatsen vid Universeums entré fyller en viktig funktion i området. Utnyttjar Universeum sin byggrätt, som de redan har möjlighet till enligt gällande plan, bör lekplatsen ersättas någonstans i närheten.*

*Trafiksäkerheten på Korsvägen kommer att vara högre med föreliggande trafikförslag jämfört med idag då trafikmängderna blir mindre och fordonshastigheterna lägre. Gångpassager över gatorna kommer att vara förhöjda och därmed hastighetssäkrade.*

#### **Göteborg Energi AB Fjärrvärme**

Ledningar på västra sidan om Skånegatan försörjer Pressbyrån på Korsvägen men även kvarteret mellan Skånegatan/Södra vägen med fjärrvärme. Göteborg Energi avser att söka planstöd för ledningarna som överstiger DN200. Vidare korsar fjärrvärmeledningarna Skånegatan i höjd med korsningen Burgårdsgatan/Skånegatan. Dessa ledningar skall också ges planstöd.

Göteborg Energi förser Universeum med fjärrvärme. Serviceledning längs med Möln-dalsvägens östra sida och ser ut att tangera planområdet. Hänsyn ska tas till ledning i fortsatt arbete om ledning hamnar inom planområde och därmed medges planstöd. Kontakta Göteborg Energi för att diskutera eventuell fjärrvärmeanslutning och placering av

framtida teknikutrymmen. Observera att uppsägningstid är tre månader för permanent uppsägning av fjärrvärme.

Exploatörerna ombeds kontakta Göteborg Energi för att diskutera eventuell fjärrvärmeanslutning och placering av framtida teknikutrymmen i vilka fjärrvärmecentralerna placeras. Kommande bebyggelse skulle kunna matas med fjärrvärme antingen norr om planområdet eller väster om planområdet, beroende på effektbehov. Eventuella nya ledningar inom planområdet skall ges planstöd.

**Kommentar:**

*Trafikverket arbetar med en ledningsutredning tillsammans med ledningsägare där samtliga ledningar som berörs av planområdet ingår. Ledningsutredningen omfattar bland annat förslag på ledningsomläggningar. Trafikverket har en dialog med samtliga berörda ledningsägare.*

*Allmänna ledningar som placeras inom allmän plats (GATA alternativt TORG) har stöd i plan.*

**Göteborg Energi AB GEGAB**

GEGAB har inget att erinra förutsatt att befintliga gasledningar inom arbetsområdet beaktas och dess funktion och åtkomlighet säkerställs under byggtiden.

**Kommentar:**

*Se tidigare kommentar till yttrande från Göteborg Energi AB Fjärrvärme.*

**Göteborg Energi AB GothNet**

GothNet informerar om att en mängd ledningar finns i området och skall beaktas.

**Kommentar:**

*Se tidigare kommentar till yttrande från Göteborg Energi AB Fjärrvärme.*

**Göteborg Energi AB GENAB**

GENAB upplyser om att de har en hel del befintliga anläggningar såsom kablar och transformatorstationer inom området för detaljplanen. De befintliga anläggningarna kommer att behöva flyttas på grund av exploateringsplanerna.

Det kommer att krävas kapacitetshöjande åtgärder i samband med planens förverkligande. GENAB vill att hänsyn till ledningsstråk och nätstationer tas i det kommande planarbetet. Stationerna ska helst placeras som fristående stationer med hänsyn till magnetfältsproblematiken men även för deras tillgänglighet för att snabbt kunna återställa elförsörjningen vid exempelvis kabelfel.

För både befintliga som står kvar på sina platser och de som flyttas till nya platser samt tillkommande transformatorstationer ska E-områden reserveras i plankartan. För befintliga och nya elanläggningar inom kvartersmark skall ledningsrätt upplåtas.



### **Kommentar:**

*Se tidigare kommentar till yttrande från Göteborg Energi AB Fjärrvärme.*

*E-områden finns reserverade på flera ställen inom planområdet.*

### **Göteborgs Stads Parkerings AB**

Har inga synpunkter.

### **Kretslopp och vatten**

Man ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

- Planbeskrivningen behöver kompletteras med en text om avfall.
- Komplettering av dagvattenutredningen krävs

Utöver ovanstående ändringar är följande information viktig att beakta i planarbetet:

- Hur avfallshanteringen ska fungera i området och var sopbilar ska kunna angora behöver utredas innan granskning sker av detaljplanen.

Kretslopp och vatten vill delta i diskussioner under tiden som granskningshandlingarna tas fram kring, bland annat trafikförslaget. Kretslopp och Vatten ger i övrigt råd och anvisningar om hantering av va-ledningar, dagvatten, avfallshantering, klimatanpassning och trädplantering.

### **Kommentar:**

*Kretslopp och vatten kommer att bjudas in till fortsatt samverkan kring Station Korsvägen. Planbeskrivningen kompletteras och uppdateras avseende både dagvattenfrågor och avfallshantering. Dagvattenutredningen kommer att kompletteras med en föreningberäkning och planhandlingarna uppdateras i det fortsatta arbetet.*

*Samordning angående ledningar kommer att ske med Trafikverket. Se tidigare kommentar till yttrande från Göteborg Energi AB Fjärrvärme.*

*Information avseende skyfall/instängda områden kommer att beaktas vid höjdsättningen. PM angående skyfall har tagits fram som ett ytterligare underlag till planen.*

### **Park- och naturförvaltningen**

Park- och naturförvaltningen påpekar att Korsvägen är en strategiskt viktig plats för stadens grönstruktur eftersom platsen är en länk mellan angränsande grönstrukturer (Liseberg och Renströmsparken - Landeriträdgården). Man anser det därför vara viktigt att grönskan i staden blir en naturlig del av det framtida Korsvägen och bidrar till sociala och ekologiska värden på platsen enligt strategin om grönt i den hårdgjorda staden (Grönstrategi för en tät och grön stad).

Man anser att en helhetsbild som visar den sammanlagda påverkan, av Västlänken och Korsvägens utveckling, på träd- och parkmiljöer behöver tas fram.

Trädgården kring Johannebergs landeri har potential att utvecklas, både med avseende på sociala och ekologiska värden, och bli både en park för besökare till Korsvägen, men också en grön koppling som vägleder besökare mellan Korsvägen och stadsparken Renströmsparken med Näckrosdammen.

Det finns idag en lekplats utanför Universeum. Denna lekplats kommer inte att kunna finnas kvar när Universeum bygger ut. Då det är viktigt att det finns platser för barn och unga i den täta staden behöver funktionen lekplats ersättas och utvecklas någonstans på platsen.

I planförslaget finns det kvartersmark inritad mellan Universeums bygggrätt och bygggrätten vid Lisebergs nordvästra hörn. Frågan om huruvida denna kvartersmark istället bör planläggas som allmän plats bör utredas i det fortsatta arbetet med planen, i syfte att säkerställa en grön, offentlig plats som kopplar samman Lisebergs gröna miljöer med Korsvägen och trädgården kring Johannebergs landeri.

#### **Kommentar:**

*Platsen har betydelse ur ett grönstrukturperspektiv och grönskan är ett viktigt värde i fråga om platsens framtida utformning. Den gröna kopplingen mellan de båda landerierna har av denna anledning stärkts sedan samrådet, med bestämmelser om plantering och jorddjup. Se även vidare under tematiskt svar Grönstruktur samt Kulturmiljö.*

*Universeum har idag en lekplats på sin tomt intill huvudentrén. Sedan tidigare har Universeum utbyggnadsmöjligheter på denna del av tomten och om dessa realiseras fullt ut är det inte troligt att lekplatsen kan rymmas, åtminstone inte i den omfattning som den har idag. Lekplatsen fyller en viktig funktion i området och bör i så fall ersättas någonstans i närområdet.*

*Förhållandet mellan kvartersmark och allmän plats TORG på östra sidan har till viss del justerats sedan samrådet, men delen med enbart underbyggnadsrätt är fortfarande planlagd som kvartersmark.*

#### **Räddningstjänsten Storgöteborg**

Räddningstjänstens påpekar att deras körvägar under utryckning går via Korsvägen. Detta innebär att de behöver kunna passera genom Korsvägen under utryckning. Denna framkomlighet behöver tryggas.

Längs med anslutande vägar mot Korsvägen finns med stor sannolikhet fastigheter där Räddningstjänsten, utifrån Boverkets byggregler samt tidigare lagstiftning, utlovat att vara behjälpliga vid utrymning med bärbara stegar samt höjdfordon. Detta innebär i praktiken att Räddningstjänsten behöver ha tillgång till uppställningsplatser till dessa fastigheter. Utformningen av vägar och uppställningsplatser för deras tillgänglighet finns beskrivet i "Råd och anvisning 110" som återfinns på [www.rsgbg.se](http://www.rsgbg.se). En inventering av dessa fastigheter måste därför ske i planeringen av omformning av vägnätet.

Inom Liseberg finns en räddningsväg som Räddningstjänsten nyttjar vid utryckning. Räddningsvägen ansluter vid Korsvägen och tillgängligheten till denna väg behöver tryggas.

Räddningstjänsten behöver ha god tillgänglighet till station Korsvägens ledningsrum samt angreppsvägar. Detta innebär bland annat tillgång till uppställningsplatser för fordon.

Beroende på utformningen av verksamheter under mark, kan det uppstå behov av ytterligare utrymningsvägar (uppgångar), exempelvis till Gothia Towers.

### **Kommentar:**

*Att framkomlighet och uppställningsplatser är tryggade kommer att tillses. Uppställningsytor är tänkta att ordnas inom allmän plats. Lägen och placeringar kommer att studeras närmare i det fortsatta arbetet. Synpunkterna vidarebefordras till trafikkontoret och samråd med räddningstjänsten kring frågorna kommer att ske i det fortsatta arbetet. Se även tematiskt svar Trafik.*

*Under byggtiden får räddningsvägen inom Liseberg en tillfällig dragning. Inom planområdet ges möjlighet att förlägga vägen inom område betecknat g (mark tillgänglig för gemensamhetsanläggning).*

### **SDN Centrum**

Påpekar att det runt Korsvägen finns flera målpunkter för barn, barnfamiljer och skolklasser. Det innebär att många barn rör sig på platsen ensamma eller i grupper med eller utan vuxna. För ett fungerade vardagsliv är det viktigt att barn har möjligheten att röra sig på egen hand i staden vartefter de mognar. Att på egen hand kunna ta sig till exempelvis skola, fritidsintressen och vänner är en del av att växa upp. Genom hela arbetet med utformningen av Korsvägen är det således viktigt att ha ett kontinuerligt barnperspektiv för att gynna barns trygghet och rörelsefrihet.

Trots ett ambitiöst underlagsmaterial saknas analys och konsekvensbeskrivning av förslaget ur ett jämställdhets- och likabehandlingsperspektiv.

Att ytan för väntan, vistelse och möten utökas är positivt. Här finns potential att skapa en trivsam plats som kan höja upplevelsen av Korsvägen som en mötesplats.

Det är positivt att planens intentioner möjliggör aktivitet runt Korsvägens alla sidor stor del av dygnet. Förutsättningar för verksamheter som kan erbjuda andra värden än materiella kan tillskapas i den föreslagna bygggrätten som också innehåller en av stationsupp gångarna. Exempelvis kan här lämnas utrymme för kultur- eller föreningsverksamhet.

I planhandlingen saknas en beskrivning för hur omkringliggande delar av staden kan påverkas av förslagets förändrade trafiksituation. Hur kommer stadsmiljön påverkas om de platser som pekats ut som alternativa vägar får en högre bilbelastning? En analys för hur det påverkar vistelsemiljön och vardagslivet på dessa platser är önskvärt.

Cykel- och gångvägar ska vara väl dimensionerade för ett större antal trafikanter än idag. Det är viktigt att konflikter mellan olika trafikslag undviks. Cykelparkeringar ska vara väl sammankopplade med cykelbanorna.

Genomförandetiden för åtgärder enligt denna detaljplan är lång och påverkar livsmiljön för dem som bor i området under hela denna tid. Det är nödvändigt att inför och under denna tid föra en dialog med kringboende och även låta samtalet påverka åtgärder över tid. Stadsdelsförvaltningen bör medverka vid framtagandet av tillfälliga åtgärder.

### **Kommentar:**

*Barnperspektivet är viktigt för denna plats. Det omarbetade trafikförslaget har beaktat barns perspektiv genom en säkrare och tryggare lösning med nedtonad biltrafik. Stora sammanhållna vistelseytor och en överskådligare kollektivtrafiklösning gagnar också barn och ungdomar som reser mycket kollektivt. En social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys för Korsvägen är framtagen. En tydlig och omsorgsfull gestaltning av platsen är viktig för hur trygg och säker platsen upplevs både för barn och vuxna. Detta*

*ingår som en självklar del i arbetet med trafik- och utformningsförslag. Planbeskrivningen har kompletterats i fråga om likabehandlings- och jämställdhetsperspektiv.*

*Hur stadsmiljöerna påverkas kring de platser som pekats ut som alternativa färdvägar presenteras i systemanalyserna, vilka kommer att ingå som en del av Trafik-PM. Se även tematiskt svar Trafik.*

*Gång- och cykelvägar kommer att vara väl dimensionerade för framtida flöden. En djupare beskrivning av detta, cykelparkeringars lägen etc, finns också under temasvar Trafik, i planbeskrivningen samt i Trafik-PM.*

*Dialog under genomförandet överlämnas till de parter som genomför; Trafikverket och Trafikkontoret.*

### **Miljö- och klimatnämnden**

Föreslagen plan för den framtida Korsvägen är bra och att det är mycket positivt att platsen ska stärkas och bli mer stadsmässig och att den trafikmässigt blir mer inriktad mot kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Planens påverkan på miljö och hälsa kommer att minska med föreslagen utformning jämfört med idag. Följande bör beaktas i det fortsatta arbetet:

Det behöver förtydligas hur de värdefulla träden och trädmiljöerna ska hanteras.

Dagvattenhanteringen i området behöver utredas mer avseende föroreningsbelastning. Om belastningsberäkningen visar att halterna överskrider miljöförvaltningens riktvärden/riktlinjer för utsläpp till dagvatten, behöver utredningen även omfatta en bedömning av behovet av en reningsanläggning. Det är viktigt att ett färdigt förslag till dagvattenlösning för området tas fram och väljs redan i planskedet för att säkerställa att den föreslagna planens markanvändning tillåter och möjliggör en sådan anläggning som behövs.

Det är bra att kompletterande undersökningar föreslås och att det är tydligt att de ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Det är viktigt att dessa undersökningar sker innan granskningskedet för att säkerställa vilka krav och förutsättningar som kommer att gälla i byggskedet.

Bullernivåer och halter av luftföroreningar bör beaktas i den fortsatta planeringen av olika funktioner på platsen. I det fortsatta arbetet är det viktigt att se över och utreda sådana lokala lösningar som kan bidra till en bättre ljudmiljö på åtminstone vissa specifika platser. Exempelvis sådana där barn ska vistas under längre tid, som en ny eventuell lekplats.

### **Kommentar:**

*För synpunkter avseende trädmiljöer, se temasvar Grönstruktur samt Kulturmiljö. Dagvattenutredningen kompletteras med en föroreningsberäkning. Dagvattenlösningar i området studeras och beskrivas närmare. Frågan om bättre luft- och ljudmiljöer på specifika platser tas med i det fortsatta arbetet med gestaltningen av de offentliga rummen. Den framtida trafiklösningen på Korsvägen innebär att biltrafiken ska minska vid platsen, vilket generellt sett kommer innebära att luft- och ljudmiljö blir bättre än dagens situation.*

## Statliga och regionala myndigheter med flera

### Business Region Göteborg AB

BRG är generellt positiva till att möjligheterna till mobilitet och tillgänglighet är höga. Centrala punkter i staden som exempelvis Korsvägen, måste kunna nås på ett enkelt och hållbart sätt. Man ser positivt på att områdets tillgänglighet med kollektivtrafik förbättras.

Korsvägen är en central angoringspunkt för besökare till stora anläggningar som Liseberg och Svenska Mässan. Här finns också ett mycket stort hotell. I det övergripande syftet för detaljplanen bör stå att "säkerställa en hög tillgänglighet till besöksnäringen". Detta måste vara väsentligt viktigare än att exempelvis utveckla gång- och cykelstråk. Det senare är också viktigt, men mer ett medel för att nå målet.

Tidigt i förslaget (sidan 9) står att "fotgängare och cyklister får bättre tillgänglighet på bekostnad av bilisternas framkomlighet". Eftersom det saknas analyser av hur besökare tar sig till målpunkter, är det svårt att veta hur viktig tillgängligheten med bil är. Denna typ av analys är helt avgörande för att kunna bedöma om intentionen i förslaget är bra.

Vad innebär det för besöksnäring och hotell att tillgängligheten för biltrafiken minskar kraftigt? Möjligheten att angöra hotell med bil är viktig. I området längs Södra vägen söder om Korsvägen finns mycket småhandel och verksamheter. En beskrivning av hur dessa påverkas av den försämrade tillgängligheten saknas.

Tillgänglighet för bil och lastbilstrafik är också viktigt när det gäller gods och service. Såväl kontor som handel är beroende av leveranser. Distributions- och uppsamlingsfordon måste kunna stanna i nära anslutning till leverans- och upphämningsställen, exempelvis genom lastzoner. Det gäller också mindre fordon för service. Här finns inga analyser eller konsekvensbeskrivningar av hur minskad tillgänglighet för biltrafik kommer att påverka näringslivet i området.

#### **Kommentar:**

*Det är av väsentlig vikt att tillgängligheten till besöksmålen i och omkring Korsvägen är hög. En stor del av besökarna når dock besöksmålen/besöksnäringarna via gång-, cykel och kollektivtrafik, vilket innebär att målet att utveckla gång- och cykelstråk inte är i motsättning till att säkerställa en hög tillgänglighet till besöksmålen vid Korsvägen. Med det nya trafikförslaget beräknas biltrafikflödena att minska med hälften, och andelen körfält kommer att bli färre än idag. Dock kommer samtliga adresser även i fortsättningen att kunna nås med bil. En attraktiv utformning av platsen innebär sannolikt att fler människor får en positiv upplevelse av sitt besök. Det i sin tur ger positiva effekter till besöksnäringarna.*

*Analyser av rörelsestråken och flöden över platsen har genomförts inom ramen för det utarbetade trafikförslaget. Trafiksimuleringar har gjorts och dessa visar effekterna av förändringen på det övriga gatu- och vägnätet inom staden. Konsekvenser av minskad biltrafik på Korsvägen för besöksnäringen och för hotell har inte studerats i detalj, men alla intilliggande besöksmål och adresser kommer att vara tillgängliga för angörande biltrafik, leveranser och liknande. För viktiga fordonstransporter blir det en bättre situation än idag, eftersom genomfartstrafiken försvinner.*

## **Göteborgsregionen (GR)**

Detaljplanen har inte tagits upp för politisk behandling inom GR. Kansliet vill framföra följande synpunkter:

GR har i tidigare yttranden över Västlänken, utifrån ett regionalt perspektiv, poängterat betydelsen av att Västlänken byggs eftersom projektet har stor betydelse för Göteborgsregionens och hela Västsveriges utveckling. Med Västlänken knyts pendeltågssystemen ihop till ett genomgående tågssystem och med nya stationer vid Göteborgs centralstation, Haga och Korsvägen kan fler områden i Göteborg nås.

Planförslaget visar tydligt ambitionen att skapa en bytespunkt vid Station Korsvägen som gör att det blir gång- och cykelavstånd till pendeltåg från stora delar av centrala Göteborg. Det är därför viktigt att fotgängare och cyklister både når och kan förflytta sig på ett trafiksäkert sätt i området. Kompletterande insatser i det lokala systemet, till exempel cykelparkering och Styr & Ställ, är också viktiga för både den regionala och lokala rörligheten.

### **Kommentar:**

*Fotgängare och cyklister kommer att vara prioriterade i det framtida Korsvägen, se även tematiskt svar Trafik. Cykelparkeringar kommer att finnas i stort antal både på mellanplanet i stationen och på markplan, de exakta lägena utreds närmare i kommande arbete.*

## **Lantmäterimyndigheten**

Myndigheten har detaljerade synpunkter på plankartan och planbeskrivningen.

### **Kommentar:**

*Planhandlingarna har kompletterats enligt lantmäteriets synpunkter.*

## **Polismyndigheten**

Korsvägen kommer att vara en byggarbetsplats under ett antal år. Eftersom Göteborg är en ”delad” stad opinionsmässigt beträffande Västlänken kan det vara klokt att ta i beaktande en kraftigt förhöjd risk för olika grupperingar att sabotera eller försena arbetet på byggarbetsplatsen. Polismyndigheten vill lyfta risken och ur ett brottsförebyggande och säkerhetsperspektiv förespråka någon form av 24 timmars bevakning/skydd för området.

En konsekvens av trafikförslaget är att kapaciteten för biltrafik i Korsvägen kommer att begränsas. Bland annat medför förslaget att det inte längre kommer att vara möjligt för bilister att passera Korsvägen från Skånegatan till Södra vägen. Här blir alltså framkomligheten sämre för denna trafikantgrupp.

Även befintlig utryckningsväg för polis och brandkår påverkas av trafikförslaget då man inte längre skall kunna passera Korsvägen från Skånegatan mot Eklandagatan.

Till följd av detaljplanen kommer Korsvägen även i fortsättningen att vara en trafikdominerad plats som kräver stor vaksamhet från övriga trafikanter och gående/ barn och individer med funktionsnedsättningar. Trafikmiljön på Korsvägen kommer liksom i dag att fungera som en cirkulationsplats och trafikmiljön kommer att vara komplex med flera korsande stråk. För att minska risken för olyckor och stress bör hastigheten för bilar begränsas markant.

Viktigt att redan nu, och kontinuerligt, följa trafikflödena för att försöka förutse vilka alternativa vägar bilisterna kan tänkas ta i de olika faserna av Korsvägens nya utformning. Detta för att ha en beredskap och kunna begränsa eventuella negativa effekter, vilka även kan beröra områden längre bort från Korsvägen, så att man i bästa fall kan "ligga före" med nödvändiga trafikregleringar och avstängningar.

En god överblick mellan stadsrum ökar tryggheten och verkar brottspreventivt samt förhindrar överfall, men begränsar även annan mängdbrottslighet. Dessutom upplevs då även gaturummet som mera tryggt av besökare och de boende.

I parker och i samband med bebyggelse måste den kvarvarande grönytan och gångstråken utformas med hänsyn tagen till trygghetsaspekten. Gröna ytor kräver stora insatser i form av underhåll och skötsel, inte minst ur perspektivet otrygghet och brott. Buskage skapar otrygghet om de inte hålls efter. Växtligheten får inte skymma viktiga siktlinjer.

Belysning och fria siktlinjer är viktigt för överblickbarheten, även gällande omgivningen och inte bara i gatumiljö och gångvägar. Även till plattformarna och mellanplanen under mark är det, om möjligt, viktigt att få ner dagsljus.

Västlänkens olika uppgångar och entréer mot gångstråk/trottoarer och övrig kollektivtrafiks hållplatser ska vara utformade så att utryckningsfordon i en akut situation kan komma så nära den aktuella byggnaden att avståndet mellan fordon och husets entré inte överstiger 50 meter samt att det finns uppställningsplatser för utryckningsfordon och räddningstjänst.

I anslutning till den östra entrén bör uppsamlingsytor samt parkeringsmöjligheter för polis och räddningsfordon finnas samt separat trapphus för räddningsinsatser.

#### **Kommentar:**

*Möjligheten till bevakning av området är inte något som regleras i detaljplan.*

*Trafikförslaget har uppdaterats till granskningen. Med det uppdaterade förslaget blir det möjligt för utryckningsfordon att köra från Skånegatan till Södra vägen. Tillgängligheten för polis- och räddningsfordon kommer att tillses, vid utryckning kan kollektivtrafikens separata körfält användas vilket ger en mycket god förbindelse mellan Skånegatan och Eklandagatan. För att underlätta detta kan det övervägas att hårdgöra Skånegatans spår en bit norrut, så att utryckningsfordon ska slippa köra över torgytan framför Korsvägen 1. Det finns också möjlighet att göra utryckning från Skånegatan runt Korsvägen 1 och svänga vänster över spåren i Södra Vägen, genom att använda den breda gång- och cykelpassagen. Torgytorna på själva Korsvägen kommer dessutom att få generösa mått, och avsikten är att torgen ska bli tillgängliga för bland annat räddningstjänstens fordon både för insatser på Korsvägen och när man behöver passera över Korsvägen.*

*Uppsamlingsytor och parkeringsmöjligheter för räddningstjänsten i anslutning till den östra uppgången kommer också att tillgodoses. Separat trapphus är reglerat med planbestämmelse.*

*Trygghet är en viktig del i gestaltungsarbetet av Station Korsvägen, både under och ovan mark. Ambitionen är att Korsvägen ska vara så överblickbar som möjligt vilket ökar trygghetskänslan. Med en tågstation kommer Korsvägen att bli väsentligt mer befolkad plats jämfört med idag, dygnet runt, vilket kommer att öka tryggheten på platsen. Lanterniner kommer att anläggas vilka möjliggör ljusinsläpp till mellanplanet för att öka trygghetskänslan.*

*Hastigheten för biltrafik kommer att begränsas och trafiksimulering avseende trafik på omgivande vägnät har genomförts. Se vidare tematiskt svar Trafik.*

*För frågor avseende byggtid hänvisas till Trafikverket. Se även tematiskt svar Påverkan under byggtiden.*

## **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen anser att huvuddragen i planen är bra. Begränsning av biltrafik till förmån för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister är positiv. Likaså tankarna om att förlänga Lisebergsparken mot Korsvägen genom utformning av den östra byggrätten och att behålla platsens triangelform.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att följande frågor måste lösas på ett tillfredsställande sätt för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen: riksintresse kommunikation - väg E6 och Västlänken, utrymning och insatstider Västlänken, MKN vatten, förorenad mark, buller, MKN luft, översvämning samt geoteknik.

Då planen medför en begränsning av framkomligheten för biltrafiken måste påverkan på riksintresse kommunikation E6 samt Örgrytemotet, Kallebäcksmotet, Ullevimotet och Lackarebäcksmotet redovisas i planen. Länsstyrelsen anser även att det behövs också ett fördjupat samråd angående trafikutformningen runt Örgrytemotet. En uppskattning av eventuellt ökade bullernivåer utanför planområdet där en hel del bostadshus finns behöver göras, liksom uppskattning av halterna av luftföroreningar. Denna uppskattning behöver hänga samman med den nya trafikföringen i omgivningen.

Självutrymningen från Västlänken måste fungera. Detaljplanen kan behöva regleras mera för att förutsättningarna för självutrymning inte ska försämrats. Vidare behövs en bättre överensstämmelse mellan detaljplanen och järnvägsplanen för Västlänken med avseende på uppgångars läge, översvämningsspåren och eventuellt även lanterniner. Det är viktigt att beakta att den nya gångtunneln inte omfattas av Västlänkens järnvägsplan och översvämningssäkringarna måste säkerställas på annat sätt. Vidare behöver det klargöras vilken fråga man avser ta hand om inom ramen för denna plan och vilken som hanteras i annan plan. Här är bland annat träd, skyddade arter samt vattenverksamhet viktigt att beakta, dispenser/tillstånd eller anmälningar kan komma att behövas för genomförandet av planen. Motiveringen till varför MKN Vatten inte väntas överskridas behöver utvecklas. De geotekniska frågorna behöver klargöras ytterligare och det behöver tydligare beskrivas hur förorenad mark ska hanteras framöver.

Länsstyrelsen ger råd enligt PBL och MB med avseende på förhållande till ÖP, Stadsutvecklingsprogram Korsvägen och Trafikstrategi, kulturmiljö, dagvatten, trafiksäkerhet samt fördjupat samråd med Trafikverket - planbestämmelser, genomförande och ny stationsuppgång.

Länsstyrelsen påpekar bland annat att dispens behöver sökas för de träd i biotopskyddade alléer som Göteborgs Stad avser att fälla i samband med genomförandet av planen och som inte omfattas av järnvägsplanen för Västlänken.

Länsstyrelsens yttrande med bilagor bifogas.



### **Kommentar:**

*Trafiksimuleringar för omgivande vägnät har genomförts. Se tematiskt svar Trafik.*

*Västlänkens lanterniner har planstöd. Stationsuppgångarnas lägen har stämts av med Trafikverket och samförstånd råder om hur man uppnår överensstämmelse mellan detaljplan och järnvägsplan. Kontakt med Trafikverket hålls kontinuerligt och avstämning med Räddningstjänsten har skett.*

*Planbeskrivningen kompletteras med förtydligande text kring hur dagvattnet kommer att tas omhand, samt ett utvecklat resonemang kring MKN vatten och status för berörd vattenförekomst (VISS). Planbeskrivningen kompletteras också med information om att en riskbedömning och ett klarläggande av föreningssituationen behöver göras inför byggskedet.*

*Bullerutredningen uppdateras utifrån det omarbetade trafikförslaget och de trafikprognoser som gjorts. De ekvivalenta ljudnivåerna blir något lägre jämfört med samrådsförslaget. Se även vidare under rubriken "Trafikflöden på omgivande gatu- och vägnät", under tematiskt svar Trafik.*

*Miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras inför granskning, bland annat vad gäller luftmiljön. Se även trafikförslagets systemeffekter under rubriken "Trafikflöden på omgivande gatu- och vägnät", tematiskt svar Trafik.*

*En PM angående översvämning och framkomlighet har tagits fram och arbete med höjdsättning av gator, torg och andra anläggningar pågår. Hänsyn till översvämningsspörsmålen tas i samband med höjdsättningen, samt att framkomligheten för räddningstjänsten säkerställs. Vid en situation med extrem nederbörd och eventuellt begränsad framkomlighet på Skänegatan, kan även alternativa Södra vägen nyttjas då denna enligt prognoserna kommer att vara relativt opåverkad.*

*Bestämmelsen om gångtunnel som fanns i samrådshandlingen har utgått. Planen tillåter dock att tunneln byggs i ett senare skede.*

*Plankartan kompletteras med en upplysning kring att bergteknisk besiktning behöver utföras. Stabiliteten i slänten redovisas i separat pm.*

*Siktlinjer och historiska samband beskrivs närmare under rubriken kulturmiljö i planbeskrivningen. Detaljplanen reglerar byggrätten och därigenom den framtida byggnadens möjliga höjd och utbredning. Exakt hur de tillkommande byggnaderna kommer att se ut är i nuläget inte illustrerat närmare, detta då genomförandet ligger så pass långt fram i tiden. Då den visuella kopplingen påverkas av den östra byggrätten, stärks istället det gröna sambandet mellan de båda landområdena genom att det i detaljplanen ställs krav på trädplanteringar över platsen. Hur kulturmiljön kan komma att påverkas på olika sätt, beskrivs även närmare i tillhörande kulturmiljöutredning. Se även tematiskt svar Grönstruktur och Kulturmiljö.*

*Dagvattenutredningen uppdateras. Planhandlingarna kompletteras med uppgifter total fördröjningsvolym, samt vilken kapacitet som krävs av dagvattenanläggningarna vad gäller fördröjning och rening. För att inte ange planbestämmelser som med tiden kan riskera att bli felaktiga, anges inte närmare specificerade bestämmelser eller markanspråk kring detta på plankartan. Krav kring dagvattenhanteringen kommer att ställas av VA-huvudmannen i senare skeden, vilka beskrivs i planhandlingarna. Som grund till dessa krav finns de genomförda dagvattenutredningarna och beräkningarna.*

*Planhandlingarna kompletteras med uppgifter angående separat biotopskyddsdispens för berörda alléer och att separat dispens krävs för borttagande av träd med getlav. Nedfart till cykelgaraget kommer att ingå i miljödomsöskan från Trafikverket. Fornlämning RAÄ Göteborg 500 markeras på plankartan.*

## **Telia Sonera Skanova Access AB**

Har inget att erinra.

## **Svenska Kraftnät**

Har inget att erinra.

## **Statens Geotekniska Institut (SGI)**

SGI noterar att det enligt plankartan tillåts ny byggnation ovan mark längs planområdets östra gräns. I denna del av planområdet finns i dagsläget, enligt utförd bergteknisk besiktning, en förstärkt bergskärning. Eftersom planens genomförande troligtvis innebär att bergslänten förändras/påverkas i samband med ny byggnation anser SGI att en bergteknisk utredning bör utföras efter att bergytan har påverkats för att kontrollera behovet av eventuella förstärkningsåtgärder. Detta bör också tydliggöras i planhandlingarna.

Vidare framgår det av kommunens detaljerade jordartskarta att slänten sydost om Johannebergs Landeri ligger inom ett område som bedömts bestå av lera. Släntens stabilitet är inte klarlagd i översänt underlagsmaterial och således inte om stabiliteten är tillfredställande eller ej. Dessutom är det oklart om planområdet påverkas av en eventuell skredhändelse i denna slänt. Vidare är det inte beskrivet om detta område kommer, inom ramen för arbetet inom Västlänken Station Korsvägen, att förändras och om detta leder till att stabilitetssituationen ändras. SGI anser därför att släntens stabilitet behöver klarläggas i det fortsatta planarbetet och att det tydliggörs hur släntens stabilitet påverkar planens lämplighet.

Sammanfattningsvis ser SGI att det kvarstår frågeställningar beträffande geotekniska säkerhetsfrågor som behöver klarläggas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt lämpligt sätt säkerställas i planhandlingarna och på plankartan.

### **Kommentar:**

*Planhandlingarna förtydligas och en upplysning införs på plankartan om att en bergteknisk utredning ska utföras efter att bergytan i östra delen påverkats. Stabiliteten i slänten vid Johannebergs Landeri redovisas i separat pm. Tidigare bergteknisk undersökning har även tagits fram av Trafikverket, planbeskrivningen kompletteras.*

## **Trafikverket**

Det är positivt att kommunen arbetar för att minska biltrafiken i området och förbättra tillgängligheten för fotgängare och cyklister, men det måste samtidigt säkerställas att det inte leder till trafikfarliga situationer på väg E6 genom köer ut på ramperna vid Örgrytemotet. Kallebäcksmotet är hårt belastat och inte klarar en ökad trafik. Även om Trafikverket arbetar för att motet ska byggas om finns det i dagsläget vare sig beslut att motet ska byggas om eller finansiering för en ombyggnad. Ytterligare underlag behövs för att kunna ta ställning, som redovisar hur förslaget kommer påverka väg E6 samt Örgrytemotet, Kallebäcksmotet, Ullevimotet och Lackarebäcksmotet. Det behövs ett fördjupat samråd angående trafikutformningen runt Örgrytemotet. Trafikverket har även tidigare yttrat sig över Stadsutvecklingsprogrammet vid Korsvägenområdet och påpekade då att det inte finns några planer på att bygga om Örgrytemotet och att motets nuvarande funktion måste säkerställas.

Trafikverket noterar en viss avvikelse i förhållande till järnvägsplanen i form av stationsuppgångarnas lägen. Eftersom detaljplanen och järnvägsplanen måste stämma överens kan det innebära att järnvägsplanen behöver ändras vilket kan komma att påverka tidsplanen. Trafikverket noterar även att en av de lanterniner, som planeras för att möjliggöra dagsljus i tunneln, ligger utanför plangränsen. Trafikverket anser att kommunen måste säkerställa att lanterninerna får planstöd och att plangränsen justeras eller på annat vis redovisa hur frågan avses lösas.

Trafikverket anser att följande planbestämmelse är för detaljerad: *”Åtgärder under mark ovanpå tunneltak så som schaktning, spontning, pålning och borring får inte utföras så att järnvägstunneln skadas”*. Även åtgärder vid sidan av tunneltaket behöver beakta järnvägstunneln. Trafikverket föreslår att planbestämmelsen i stället ändras till: *”Byggnation, anläggningar och andra markåtgärder vid järnvägen, får inte utföras så att järnvägstunneln eller järnvägen skadas eller påverkas negativt.”*

På plankartan återfinns en planbestämmelse avseende stomljud som avser bostäder. Inom planområdet tillåts inga bostäder och Trafikverket undrar över behovet av planbestämmelsen. När det gäller stomljud tar Trafikverket hänsyn till befintlig bebyggelse. I fråga om den planerade bebyggelsen anser Trafikverket att Göteborgs Stad genom en planbestämmelse ska säkerställa att den tillkommande bebyggelsen klarar de projektspecifika värden för stomljud som anges i planbeskrivningen. En planbestämmelse gällande stomljud bör även redovisa om värdena avser maximala ljudnivåer *slow* eller *fast*. De projektspecifika värdena kring stomljud för Västlänken avser maximala ljudnivåer *slow*.

Staden behöver i detaljplanen verifiera att antalet uppgångar från stationen är tillräckligt för att utrymning från eventuella framtida verksamheter på mellanplan ska kunna tillgodas.

Under Västlänkens byggtid kommer flera trafikomläggningar vid Korsvägen att krävas. Det kan bli svårt att anlägga exempelvis gångtunneln under samma tidsperiod som Västlänken anläggs eftersom detta skulle medföra ytterligare omläggningar av trafiken. Det behöver upprättas avtal mellan Liseberg, Universeum, Göteborgs Stad och Trafikverket för att säkerställa att Trafikverkets arbete med Västlänken inte hindras eller fördröjas av övriga planerade byggrätter eller markarbeten i området. Diskussioner pågår mellan Göteborgs Stad och Lisebergs AB gällande ansvar för byggrätten i östra delen. Trafikverket anser att även Trafikverket borde vara med som part gällande ansvar för byggrätten eftersom det är Trafikverket som ansvarar för stationsuppgången.

Avsnittet *Dispenser och tillstånd* bör förtydligas. Trafikverket avser endast ansöka om miljötillstånd enligt 9 kap och 11 kap gällande järnvägsanläggningen. Övriga åtgärder utmed järnvägstunneln, som inte Trafikverket ansvarar för, ingår inte i ansökan. Exempelvis ansöker inte Trafikverket om miljötillstånd för gångtunneln.

### **Kommentar:**

*Simuleringar har genomförts för omgivande vägnät med det nya trafikförslaget, se tematiskt svar Trafik. Planbeskrivningen kompletteras.*

*Korridoren stämmer nu och uppgångarna har justerats. Trafikverket har arbetat vidare och preciserat läge för uppgångarna. Samarbete och dialog sker kontinuerligt med Trafikverket.*

*Texten på plankartan om åtgärder ovan tunneltak är inte en formell bestämmelse på plankartan utan en upplysning.*

*Texten angående stomljud är en upplysning. En bestämmelse angående stomljud för kontor, som kan medges inom planområdet, har införts.*

*Inom byggrätterna ställs krav på uppgångar från järnvägstunneln, dels i östra stationsläget och dels i läget på Korsvägens mitt. Via entrén till mellanplan/cykelnedfarten vid Universeum finns ytterligare en möjlighet till utrymning. Separat väg för räddningstjänsten regleras också på plankartan med bestämmelse.*

*Trafikomläggningar krävs under byggtiden. Se vidare tematiskt svar Påverkan under byggtiden. Bestämmelsen om gångtunnel har utgått. Planen tillåter dock att tunneln byggs i ett senare skede.*

*Trafikverket behöver upprätta intentionsavtal med Liseberg, Universeum och Västtrafik utöver genomförandeavtal med staden. Planbeskrivningen förtydligas.*

### **Vattenfall Eldistribution AB**

Har inget att erinra-

### **Västtrafik AB**

Beslut om att inte bygga en lösning med biltrafik i ett undre plan vid Korsvägen har lett till att Västtrafik inte ser att förslaget uppfyller tidigare ställda krav på nödvändig framkomlighet, kapacitet och resenärsytors kvaliteter.

I dokumentet 'Trafikutformning Korsvägen' finns en illustration som beskriver cykeltrafik på ytor som kan betecknas som utrymme för kollektivtrafik, resenärer och gående i den centrala triangeln. Västtrafik ser inte att detta är en möjlig kombination om man vill garantera trygghet för resenärer och gående. Detta kan inverka på framkomligheten och säkerheten i buss- och spårvagnstrafiken och man avråder från en sådan lösning.

Tidigare har Västtrafik betonat vikten av förbindelser mellan Örgrytevägen och Skånegatan samt mellan Örgrytevägen och Södra Vägen söderut. I det nu presenterade detaljplaneförslaget saknas båda dessa, vilket gör att Västtrafik inte ser att förslaget uppfyller de krav som tidigare ställts upp för trafiklösningen.

Länken Örgrytevägen till Skånegatan är nödvändig för att erhålla en robusthet i spårvagnssystemet. Länken finns idag och används då det uppkommer problem i spårvagnstrafiken söder om Korsvägen. Länken ger då en möjlighet att vända spårvagnar på Sankt Sigfrids plan.

Länken Örgrytevägen till Södra vägen söderut är en del i förutsättningarna för att kunna utöka och utveckla kollektivtrafiken på och omkring Korsvägen. Länken har ytterligare aktualiserats i samband med framtagande av 'Förslag till Målbild GMP 2035'. Länken ger en möjlighet att förstärka kapaciteten på sträckan Liseberg Station – Korsvägen – Chalmers – Sahlgrenska utan att köra mer trafik i de mest centrala delarna av Göteborgs

innerstad. I ett senare läge skulle det även vara aktuellt att införa en linje från Munkebäck till Hisingen via Korsvägen, Sahlgrenska, Linnéplatsen och en framtida Lindholmslänk för att avlasta City.

Enligt detaljplaneförslaget är byggrätten för Västtrafiks resecentrum placerad på allmän platsmark. Eftersom Västtrafik har höga investeringskostnader för uppförandet av dessa anläggningar och ett långsiktigt ägande och förvaltande är det nödvändigt för Västtrafik att säkra tillgången till marken där resecentrumet ska byggas med någon form av nyttjanderättsavtal under lång tid. Det finns en etablerad uppfattning i rättspraxis och litteratur att det inte är möjligt för en kommun att ingå civilrättsliga avtal om upplåtelse av nyttjanderätt på allmän platsmark. Västtrafik förutsätter att kommunen ändrar detaljplanen så att marken istället blir kvartersmark.

Förslagets förutsättningar innebär att det inte är möjligt att fullt ut tillgodose de funktioner Västtrafik anser sig behöva inrymma i knutpunkten för Station Korsvägen. Västtrafik avser att bygga en byggnad som ersätter befintlig terminal och som kan möta den framtida resenärsökningen. Västtrafik har under processen med detaljplanen framställt ett behov 400 m<sup>2</sup> ovan mark i en samlad byggnad exklusive teknikutrymmen, vilket motsvara en yta om totalt 450m<sup>2</sup>.

Utöver behovet av en byggrätt av 450 m<sup>2</sup> i den östra triangeln anser även Västtrafik att det är av största vikt att vertikalt koppla byggnaden i den östra triangeln med mellanplan, vilket inte har tillgodosetts. Syftet med en sådan koppling innebär att funktionen i bytet skulle förbättras för majoriteten av bytesresenärer som utnyttjat Västlänken och därmed skapa en mer effektiv knutpunkt.

#### **Kommentar:**

*Sedan samrådet har trafikförslaget bearbetats, vilket medfört väsentliga förbättringar för kollektivtrafikens framkomlighet och kapacitet. Även standarden för resenärerna i termer av bytes- och hållplatskvalitet har höjts.*

*Spårförbindelsen Örgrytevägen – Skånegatan finns med i föreliggande trafikförslag.*

*Spårkoppling mellan Örgrytevägen och Södra Vägen söderut (Lisebergslänken) har studerats och skisserats i flera varianter, både genom hållplatslägena och med förbigångsspår utanpå dessa. Utvärderingen av lösningarna har avsett både att ha det som ett permanent spår och att ha det som ett omledningsspår. Samtliga studerade spårlosningar medför att hållplatslägena skulle behöva flyttas minst 20-30 meter söderut och österut, vilket medför att trafiklösningen med gator, cykelbanor och gångytor kräver intrång på intilliggande fastighetsmark. Man skulle också få säkerhetsproblem när vissa spårlinjer behöver passera en av hållplatserna utan att stanna, och utrymmesproblem när stora delar av resenärs- och vistelseytorna på Korsvägen skulle försvinna.*

*Den efterfrågade spårförbindelsen Lisebergslänken har sammantaget bedömts olöslig i kombination med den föreslagna hållplats- och trafiklösningen och inom de i samrådet redovisade plangränserna. En spårkoppling mellan Örgrytevägen och Södra Vägen har därför valts bort. Den föreslagna trafiklösningen har i gengäld utformats med dubbla hållplatser i både nordsydlig och östvästlig riktning, och nya möjligheter att trafikera med bussar i Skånegatan. Detta ger stor flexibilitet och mycket goda förutsättningar för kollektivtrafikens framtida trafikering på Korsvägen.*

*Byggrätten på allmän platsmark har utgått ur planförslaget. Västtrafik har enbart byggrätt på kvartersmark. Den byggrätt som nu är aktuell är en samlad yta om totalt*

cirka 950 m<sup>2</sup>. Avstämningar har hållits kontinuerligt och ytorna för Västtrafiks behov har samordnats med Trafikverkets och stadens intressen.

## Grannkommun

### Mölnadal stad

Trafikberäkningar för vägnätet längre söderut längs Mölnalsvägen – Göteborgsvägen redovisas inte. Detta behöver kompletteras före antagande av detaljplanen.

I detaljplanen redovisas åtta bussturer per timme i vardera riktningen. Det är positivt med fortsatt busstrafik till och från Mölnadal. Planen bör belysa vilka konsekvenser en utökad station i Mölnadal med pendeltågstrafik mot Borås och Kungsbacka får för Korsvägen.

Det är bra att cykelvägarna kan göras dubbelriktade. Det kommer att vara nödvändigt med permanent dubbelriktade cykelvägar kring Korsvägen för att undvika långa omvägar och cykling emot enkelriktat. Mölnadal stad tolkar illustrationerna som att cykelförbindelse (åtminstone enkelriktad) kommer att skapas på västra sidan av Mölnalsvägen mot Mölnadal. Detta är positivt då den länken saknas idag. Dessutom ser man behov av att belysa konflikten mellan snabba och långsamma cyklister.

#### **Kommentar:**

*I fråga om trafikberäkningar för vägnätet, har trafiksimuleringar för ett större system genomförts, se även Temasvar Trafik.*

*En systemanalys av utökad tågtrafik kommer inte att tas fram inom ramen för denna detaljplan, men planeringen för Station Korsvägen tar höjd för att hela Västlänkens potential kan komma att utnyttjas. Cykelvägarna kring Korsvägen är dubbelriktade. Konflikter mellan långsamma och snabba cyklister hanteras genom att bredderna för cykelbanor och intilliggande gångbanor får mycket generösa mått. Den mer exakta utformningen kommer att hanteras i det vidare arbetet.*

## Sakägare

### 1 Liseberg AB

Följande summerar Lisebergs synpunkter:

- Liseberg vill genom lämnat yttrande påtala vikten av att detaljplanen inte påverkar Lisebergs möjlighet att bedriva sin verksamhet eller begränsar verksamhetens långsiktiga uppdrag.
- Liseberg vill betona att det är fortsatt viktigt att nöjesparken är en del av stadsbilden. Exploateringen av Korsvägen får inte försvåra för besökare att röra sig fritt emellan Korsvägen och Lisebergs huvudentré.
- Liseberg måste ha fortsatt rådighet över sin in- och utfart. In- och utfarten leder till Lisebergs viktigaste väg upp på berget och den trafikeras dagligen av externa och interna fordon. Vägen är även en betydelsefull räddningsväg.
- Liseberg önskar en minskning av byggrätten för stationsbyggnaden så att in- och utfarten blir trafiksäker. Liseberg känner en oro inför att den nya stationsbyggnaden kan komma i konflikt med in- och utfarten. Liseberg har svårt att tyda hur

väl detta har studerats. Liseberg önskar därför att det fortsatta arbetet säkerställer att ändamålet med byggrätten inte kommer i konflikt med Lisebergs transporter.

- Liseberg ser att det finns en risk för att underbyggnadsrätten för järnvägsändamål kommer påverka befintlig grönstruktur och befintlig väg. Liseberg förutsätter att underbyggnadsrätten avser byggnation under mark och att befintlig ovanförliggande miljö inte kommer att påverkas.
- I den nordvästra delen av parken finns Lisebergs Lustgård belägen. Här finns en befintlig uppvuxen grönstruktur. Grönstrukturen ska bevaras som en del i och tillgång till den visuella upplevelsen av stadsrummet runt och kring Korsvägen och längs med Örgrytevägen.

### **Kommentar:**

*Nöjesparken är och kommer fortsatt att vara en viktig del av stadsbilden. Möjligheten att röra sig fritt mellan Korsvägen och Lisebergs huvudentré påverkas av planförslaget.*

*In- och utfartsvägen finns kvar, men dess anslutning till Örgrytevägen behöver flyttas. Den kommer även att användas av Trafikverket för service av Västlänken. Byggrätten i östra hörnet tillsammans med vägen har studerats närmare.*

*Underbyggnadsrätten för järnvägsändamål i östra delen av planområdet avser byggnation under mark, upp till +8,0 meter (i förhållande till stadens nollplan). Befintlig ovanförliggande miljö ligger på berget, mellan cirka +9 och +17 meter i samma höjdsystem, Korsvägens mitt ligger på cirka +7,0 meter.*

*Den befintliga grönstrukturen har ett stort värde för platsen och planförslagets ambition är att förtydliga de gröna kopplingarna mellan den västra sidan av Korsvägen och den östra. Se även tematiskt svar Grönstruktur. För att bevara den även kulturhistoriskt sett viktiga gröna kopplingen mellan Johannebergs landeri och Liseberg, sparas i den östra delen av planområdet ett mellanrum mellan Universeum och den nya byggrätten. Den högsta tillåtna höjden på denna byggnad, tillsammans med mellanrummet, att Korsvägens besökare kan förnimma Lisebergs grönområde från torget.*

## **2 Universeum AB**

Det är av stor vikt för Universeum som besöksmål att dagens fria siktlinjer till Universeum upprätthålls. Universeum är därför positivt inställd till attnockhöjden på byggnaden i det östra hörnet begränsats till 15 meter. För att det inte ska uppstå oklarheter vid beräkning av byggnadshöjden anser Universeum dock att höjden bör anges som plus-höjd över ett givet nollplan.

Lisebergs och Universeums räddnings- och serviceväg har sin in- och utfart i anslutning till den planerade trevåningsbyggnaden. För att utfarten från transportvägen ska ske på ett säkert sätt ur trafiksynpunkt måste trevåningsbyggnaden öppnas upp på ett sådant sätt att god sikt uppnås.

I detaljplaneförslagets illustrationskarta finns fyra föreslagna byggnader på Korsvägens torg. En av byggnaderna är Universeums befintliga bygggrätt. Två av byggnaderna utgör del av stationsbyggnaden och har märkts ut med stationsentré. Förutom dessa tre byggnader finns på illustrationskartan ytterligare en mindre byggnad inritad på torget. Denna byggnad finns inte inritad på plankartan. Som Universeum tolkat samrådshandlingen kan denna byggnad vara vad som beskrivs som byggnader för resenärsservice. Universeum anser att en eventuell byggnad måste beskrivas närmare samt finnas utmärkt på

plankartan med en föreslagen höjd. Även denna byggnad *måste* ha en sådan höjd och övrig utformning att den fria siktlinjen för Universeums byggnad inte märkbart påverkas.

Universeum omnämns inte som en regionalt och nationellt viktig målpunkt. Med hänsyn till att samtliga övriga målpunkter i området omnämns bör även Universeum nämnas.

Universeum är positivt inställd till vad som anges angående lekplats på torgytan (som i sådana fall ska ersätta den befintliga lekplatsen utanför Universeum). Det är dock viktigt att även den nya lekplatsen ligger i direkt anslutning till Universeums byggnad.

I samrådshandlingen anges att detaljplaneförslaget inte förändrar Universeums byggrätt ovan mark trots att den nya markanvändningen för underjordisk järnvägsstation och servicefunktioner lagts till i planen. Att Universeums befintliga byggrätt ovan mark inte påverkas är en förutsättning för att Universeum ska kunna tillstyrka förslaget.

Den maximala höjden för Universeums framtida byggnad har dock begränsats i förhållande till vad som gäller enligt nu gällande detaljplan för Universeum (Detaljplan för Vetenskapscentrum vid Södra vägen). Enligt nu gällande detaljplan är byggnadshöjden reglerad genom två höjder 1) + 44 meter och mindre tekniska uppbyggnader får göras över högsta höjd, 2) 35,5 meter var högsta totalhöjd i meter över nollplanet. Den nu föreslagna höjden om +34 som högsta totalhöjd i meter för ventilationsanläggning och teknisk anläggning är således en minskning av den tidigare tillåtna höjden.

Universeum kan därför inte tillstyrka detaljplaneförslaget i denna del. För Universeum är det en förutsättning att samma högsta byggnadshöjd som idag alljämt ska gälla.

Universeums verksamhet är beroende av att det går att släppa av och hämta upp besökare som kommer med buss, bil och eller taxi i närheten av verksamheten. För att planförslaget ska kunna tillstyrkas är det en förutsättning att staden under det fortsatta arbetet med detaljplaneringen säkerställer att planen tillåter kortvariga uppehåll för fordon i anslutning till Universeums byggnad.

Universeum har ännu inte bjudits in att delta i arbetet med framtagande av gestaltungs- och kvalitetsprogram men förutsätter att så kommer ske innan arbetet fördjupas ytterligare. Det är viktigt att Universeum får vara med i ett tidigt skede av framtagandet av dessa program och att de synpunkter och förslag som förs fram också beaktas.

**Kommentar:**

*Ett möjligt permanent läge för in- och utfartsvägen redovisas betecknat g (mark tillgänglig för gemensamhetsanläggning). Sikten behöver givetvis vara så god som möjligt och vägens lutning acceptabel. Generellt kommer låga fordonshastigheter att råda vid Korsvägen så trafiksäkerhetsmässigt bör utfarten inte innebära några problem.*

*Den tidigare föreslagna byggrätten på allmän plats har utgått.*

*Universeum läggs till i beskrivningen som målpunkt i området.*

*Lekplatsen fyller en viktig funktion i området och plats för en ny lekmiljö bör skapas i området eller på en plats i närmaste omgivningarna i det fall Universeum väljer att utnyttja sin byggrätt fullt ut.*



*Staden har sedan gällande plan för Universeum togs fram, bytt referenssystem. Den tidigare höjdanvisningen +44 meter blir, omräknat i det nuvarande referenssystemet, +34 meter. Bestämmelserna om byggnadshöjd respektive totalhöjd har setts över.*

*Trafik som gör kortvarigt uppehåll kommer även fortsättningsvis att kunna angöra Universeum. Se vidare tematiskt svar, avsnitt Trafik*

*Staden ser positivt på att Universeum delger sina planer för framtiden.*

### **3 Higab AB, Lorensberg 22:1**

Poängterar att de är positiva till resonemanget att förbättra den publika tillgängligheten till Landeriet och dess trädgård. Yttrandet betonar vikten av att höjder på tillkommande byggnader begränsas för att inte skymma Johannebergs Landeri och även om det aktuella planområdet inte innefattar Landeriet så är det viktigt att ha med sig dessa tankar i det fortsatta planarbetet.

#### **Kommentar:**

*Bestämmelserna om byggnadshöjd respektive totalhöjd har studerats ytterligare.*

### **4 BRF Skånegatan 31, Heden 31:3**

BRF Skånegatan 31 anser att:

- Bostadsrättsföreningen ska fortsätta äga marken framför huset och att föreningens 12 parkeringsplatser ska finnas kvar.
- Skånegatan 31 ska kunna nås med bil även i fortsättningen.

#### **Kommentar:**

*Planen berör inte fastigheten Heden 31:3. Skånegatan 31 kommer att kunna nås med bil. Detaljutformningen av Skånegatan hanteras senare.*

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

### **5 Boende på Södra vägen 59**

Yttrandet är i stort sett detsamma som Föreningen Trädplans yttrande, nr 14.

#### **Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande 14.*

### **6 Boende på Skånegatan 31**

I detaljplanen för Västlänken och i Stadsutvecklingsprogrammet för Korsvägen saknas åtgärder som syftar att få ner buller och annat oljud från spårvagnstrafiken.

Hon efterlyser följande:

- Konkreta åtgärder för att få ner bullret från spårvagnarna på Skånegatan som en del i detaljplanen för Västlänken och i Stadsutvecklingsprogrammet för Korsvägen.
- Krav på så tystgående spårvagnar som möjligt när nya köps in.
- Kvalificerad rådgivning och ekonomiskt stöd för särskilt bullerdämpande åtgärder för enskilda lägenheter som har sovrum ut mot gata med frekvent spårvagnstrafik (utöver de bidrag som kan sökas av fastighetsägare och bostadsrättsföreningar).

**Kommentar:**

*Trafikbullernivåer vid bostäder finns reglerat i lagstiftning. Staden arbetar kontinuerligt med frågor kring buller och bullerreducerande åtgärder från både bil- och spårtrafik. Upphandling av spårvagnar styrs inte av detaljplanen. Ekonomiskt stöd för bullerdämpande åtgärder för enskilda lägenheter är en fråga för Västtrafik.*

**7 Boende på Skånegatan 39**

I stort samma synpunkter som boende på Södra vägen 59, se yttrande 5 och yttrande 14.

**Kommentar:**

*Se kommentarer till yttrande 5 och 14.*

**8 Tasteboost AB, Skånegatan 29**

Eftersom verksamheten och familjesituationen kräver goda förutsättningar för bilanvändning för att fungera och utvecklas, yrkar Tasteboost AB på förändringar i detaljplanen för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning. Man yrkar på att detaljplanen för Korsvägen omarbetas så att ett genomförande inte innebär någon betydande påverkan på företagens verksamhet och/eller boendemiljön. Följande förändringar skall göras i detaljplanen:

- Att möjlig genomfartstrafik förblir oförändrade alternativt förbättras i direkt anslutning till Korsvägen under och efter färdigställandet av Station Korsvägen.
- Att en biltunnel byggs för att underlätta inpendling till och utpendling från Korsvägen med bil alternativt att trafiken fortsatt kommer att passera området i två filer som idag eller fler.
- Att cyklister och fotgängare i det fall ingen biltunnel blir passerar Korsvägen planskilt från övrig trafik så att man undviker onödig köbildning som uppstår som skapar problem för boende och näringsidkare både vad gäller ökade utsläpp från stillastående trafik och tidsförluster för verksamheten.
- Att bilar och gång/cykeltrafikanter skiljs åt för att minska risker för olyckor och göra platsen säkrare.
- Att parkeringsmöjligheter i direkt anslutning till verksamheten och i området kring Korsvägen inte försämras (kort- och långtidsparkering) under byggtid och efter ett eventuellt färdigställande.
- Att förslaget att inte tillåta biltrafik från Skånegatan ska kunna svänga höger tillbaka mot city via Södra Vägen upphävs alternativt i andra hand ändras så att trafiken inte leds tillbaka in mot city innan Korsvägen via Burgårdsgatan och verksamheter i hörnet Burgårdsgatan/Skånegatan.

**Kommentar:**

*Biltrafiken kommer att få så bra villkor som möjligt, anpassat till de behov som fler gående, fler kollektivresenärer och fler cyklister har på platsen. Dock ska det i första hand vara tillgängligt med bil för närboende och verksamma i området.*

*Korsvägen omdanas utifrån ett politiskt beslut om att inte bygga någon biltunnel. Biltrafiken ska i begränsad mängd vara kvar på markytan tillsammans med gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.*

*Cyklister och fotgängare ska ha bra förhållanden på markytan, som en viktig del av ett mer stadsmässigt Korsvägen. Biltrafikens storlek och hastigheter kommer att anpassas efter de behov som gående, kollektivresenärer och cyklister har.*

*Trafiksäkerhet och olycksrisker påverkas huvudsakligen av biltrafikens hastigheter. Korsvägen kommer att utformas på ett trafiksäkert sätt utifrån denna kunskap.*

*Parkeringsituationen kommer successivt att anpassas till den nya trafiksituationen på Korsvägen. När många fler ska gå, cykla och åka kollektivt behöver tillgängliga markytor omdisponeras efter detta.*

*Med uppdaterat trafikförslag blir det möjligt att svänga höger från Skånegatan mot Södra Vägen. Trafikregleringarna (enkelriktningarna) i området mellan Skånegatan, Södra Vägen och Engelbrektskatan kan behöva ses över för att säkerställa rimliga körvägar i olika relationer.*

*För mer information se de tematiska svaren under avsnittet Trafik.*

## **Övriga**

### **9 Got Event AB**

Korsvägen är, och kommer i och med de planerade utbyggnaderna att bli den viktigaste knutpunkten för besökare till evenemangsområdet och de arenor som finns här. Detta innebär att utformningen måste innehålla kapaciteter för att ta emot ett stort antal besökare som anländer och reser vid olika tidpunkter samt att goda funktioner kan upprätthållas i området. Man efterfrågar konsekvensanalyser på staden som helhet, samt hotell/handeln och respektive evenemangsanläggning i synnerhet. Särskild hänsyn måste tas i kommande analyser till den belastning och ”toppar” som evenemangen innebär. Dessa tillfällen sammanfaller med tider då det också samlas mycket folk i den ordinarie rusningstrafiken kring Korsvägen, varför möjlighet att fördela belastningen i flera våningsplan bör analyseras. Exempelvis borde det kunna prövas att lokalisera spårvagnstrafiken tillsammans på Västtrafiks kommersiella våningsplan direkt under markplanet alternativt att bygga breda gång- och cykelbroar över markplanet. Enligt bolagets bedömning erfordras också en uppgång från Västlänken till Svenska Mässan samt Skånegatan med bekväma gångavstånd till Scandinavium, Ullevi, Valhallabadet och Valhalla IP.

Man menar även att planförslaget behöver förtydligas avseende barns tillgänglighet till trygga och säkra miljöer i såväl markplanet som i de underliggande planen. Vad gäller miljö- och omvärldsfrågor menar man att planförslaget medför positiva effekter.

#### **Kommentar:**

*Förslaget har förtydligats i fråga om barnperspektivet. Staden välkomnar även en dialog med bolaget i det fortsatta planeringsarbetet och i det kontinuerliga stadsutvecklingsarbetet.*

*Frågan om att eventuellt förlägga spårvagnstrafiken i ett mellanplan under mark har övervägts tidigare och avfärdats av bland annat kostnadsskäl. Det skedde i samband med att Trafikverket efterfrågade ett ställningstagande från kommunen, för att komma vidare med sina beslut i fråga om dimensionering av konstruktionerna under mark.*

*Att säkerställa gång- och cykelförbindelserna på platsen på broar skulle i praktiken innebära ett tak över stora delar av Korsvägen. Med gående och cyklister på ett övre plan skulle dessutom kundunderlaget för verksamheterna på platsen begränsas, vilket bidragit till att den lösningen inte på allvar har övervägts.*

*Den nuvarande trafiklösningen innebär att gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och en begränsad mängd bilister delar på ytorna i markplan. Avsikten är att Korsvägen ska bli en levande plats där det hela tiden rör sig människor som i ett centrumområde, med stärkt betoning på de omgivande verksamheterna.*

*För mer information se de tematiska svaren under avsnittet Trafik.*

## **10 Göteborg & Co Träffpunkt AB**

Detaljplanens möjliggörande av en gångtunnel från mellanplanet under Örgrytevägen fram till hörnet av Skånegatan och Örgrytevägen med uppgång på torget utanför Svenska Mässan är av yttersta vikt. Möjligheten för resenärer att kunna transportera sig under mark från station Korsvägen till målpunkten Svenska Mässan och därifrån vidare ner på evenemangsstråket Skånegatan/Valhallavägen är en viktig utveckling av tillgängligheten för evenemangsstråket.

Göteborg & Co påpekar att om det sker ett kapacitetstillskott i staden i arenafrågan innebär det, utöver att fler besökare kommer röra sig i området, att den evenemangs- och mötesrelaterade leverans- och logistiktrafiken ökar samt att parkeringsbehovet ökar.

Sammanfattning:

- Den föreslagna uppgången på torget framför Svenska Mässan är viktig ur ett tillgänglighets- och attraktivitetsperspektiv
- Leveranstrafikens omfattning i området bör undersökas mer noggrant i förhållande till besöksnäringens målsättningar

### **Kommentar:**

*Bestämmelsen om gångtunnel har utgått. Frågor kring bland annat intresse och genomförande är oklara. Planen tillåter dock att en gångtunnel från mellanplanet mot Svenska Mässan byggs i ett senare skede.*

*Målsättningen med både plan- och trafikförslagen är att utveckla stadsrummen och stadsmiljöerna vid Korsvägen så att de ska upplevas attraktiva samt bidra till ett rikt stadsliv, vilket är en målsättning som med största sannolikhet kommer att gynna turist-, mötes- och evenemangsningarna i området på ett positivt sätt.*

## **11 Göteborgs Spårvägar**

Göteborgs Spårvägar anser att:

- Korsvägen inte bör signalregleras.
- Platsens fysiska utformning ska stödja förarnas möjlighet att kunna köra samtidigt med god planering, framförhållning och säkerhet.
- I den kommande detaljplaneringen hållplatsens lägen och längd beaktas med bland annat avseende på sikt.
- I den kommande detaljplaneringen ska hänsyn tas till lämpliga lägen för bussar och spårvagnar för avvaktande inkörning till hållplatser.
- Annan kollektivtrafik (med långa hållplatsuppehåll) än traditionell linjetrafik ges separata utrymmer för att motverka köbildning till hållplatslägena.

- Det ska finnas förbindelsespår mellan Skånegatan och Örgrytevägen för att kunna trafikera sträckan Korsvägen-Kålltorp/Torp när spårvagnstrafiken är stoppad på sträckan Valand-Korsvägen.

**Kommentar:**

*Signalreglering kommer att i möjligaste mån undvikas i Korsvägen. Hållplatsernas längd och lägen har beaktats i trafikförslaget.*

*Dubbla hållplatslägen ordnas i både nordsydlig och östvästlig riktning, där lösningen i Örgrytevägen blir en spårhållplats med utanpåliggande busslägen. Lösningen ger mycket bra kapacitet och förutsättningar för att slippa köbildning även om vissa fordon har längre uppehåll. Spårförbindelse mellan Skånegatan och Örgrytevägen finns med i föreliggande trafikförslag. Se även vidare tematiska svar, avsnittet Trafik.*

## **12 Boende i Hisings Backa**

Det är oerhört oansvarigt att gå vidare med detta bygge. Det mesta saknas och ingen statistik eller grunddata kan redovisas som bekräftar gällande formuleringar. Hela projektet baseras på politiska visioner och önskedrömmar. Finansieringen (som tidigare inte kunde göras på annat sätt än medfinansiering) har visat sig behövs på annat håll och man tidigare lägger nu belåningstiden med 5 år därmed kommer den så kallade medfinansieringen att behövas allt längre och används som en statsbuffert för att finansiera statens dåliga politiska beslut.

Under en eventuell byggtid kommer Göteborg att vara kraftigt begränsad och stora kulturhistoriska arv och värden kommer att förstöras för all framtid. Den boende anser att detta är helt vansinnigt med tanke på att vi idag allt mer blir berövade på vårt svenska kulturarv både i media och i våra städer.

Den sociala konsekvensanalysen visar inte heller på att områden som Hagastationen kommer att bli en otrygg plats utan bemanning och dit ljusskygga personer kommer att ta sig i allt större utsträckning liknande förfaranden kan ses i alla underjordiska tunnel-system jorden runt.

Barnperspektivet har inte heller betänkts då tunneln med sina vibrationer och elektromagnetiska fält kommer att placeras rakt under en förskola och i nära anslutning till både park och natur.

Upplevelsevärdet under byggtiden kommer att vara en kraftig negativ händelse som under lång tid kommer att påverka stadslivet med uteblivna besök och en flyttvåg som flyr undan ohälsa och stress som alla vibrationer, ljud och föroreningar medför. Av själva upplevelsen av att klaustrofobiskt vistas i ett tåg utan adekvata utrymningsvägar är ett annat orosmoment som kommer att bli kännbart vid händelse av olycka.

Västlänken som konstruktion kommer också att innebära att vi får Sveriges längsta midja där pendeltåg som får stopp kommer att lamslå hela västra Götaland. I Haga kommer man också att avyttra ett antal träd som idag är en rogivande lunga mitt i ett trafikerat område något som kommer att ta århundraden att återställa om det ens är möjligt.

Marken kring Haga har stora sättningar redan idag och kommer med all sannolikhet att bli en oerhörd kostsam historia både vad gäller kronor och människoliv. Kvikleran längs Mölndalsån och Götaälv kommer också att skapa stora problem. Allt detta till ingen som helst nytta för Göteborgarna och utan minsta bevis på att varken regionförstoring, resandeunderlag, tidsvinster, nytta, miljö, intresse eller förståelse för projektet finns. Gör om gör rätt utred alternativen och slopa denna förstörelse av vår stad.

**Kommentar:**

*För frågor kopplade till byggtiden, se tematiskt svar Påverkan under byggtiden. För frågor kring Västlänken se temasvar: Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken. Synpunkter avseende Station Haga är inte relevanta att bemöta i aktuell detaljplan för Station Korsvägen.*

*Trafikverket har hanterat elektromagnetiska fält utifrån försiktighetsprincipen och tagit fram projektspecifika krav. Beräkningar visar att det hälsorelaterade bör värdet på 0,2  $\mu$ T klaras längs hela sträckningen. Det tekniskt relaterade momentana toppvärdet överskrids vid ett antal verksamhetslokaler. Berörda lokaler, som Musikhögskolan/Artisterna, Lisebergsteatern, Lisebergshallen och Rondo, är samtliga lokaler med känsliga anläggningar, för vilka åtgärder kan vidtas innan järnvägstrafiken startar. För övriga frågor kring projektet Västlänken, se Trafikverkets järnvägsplan.*

**13 BRF Kompassrosen, Tegnérsgatan 9**

Föreningen har skickat in två olika yttranden.

Man motsätter sig byggandet av Västlänken, stationer, tunnel etcetera av ett flertal skäl:

- Skador på grannfastigheter kommer ej att ersättas. Åtskilliga fastigheter i området är ej grundförstärkta med stålplåtar till berg och kommer i ett läge med det planerade "diket" att på grund av dränering av grundvatten orsakas mycket omfattande skador. BRF Kompassrosen vet från egna rättsprocesser hur lönlöst det är att försöka gå emot konsultföretag och få rätt om fastighetsskador i äldre fastigheter. Föreningens närmaste grannar är ej ompålade och kommer ej att hinna pålas om och stabilisera sig innan de planerade byggnationerna. Detta kommer att leda till komplicerade skador på våra och våra grannars fastigheter, samt tillhörande värme och vattenledningar.
- De nödvändiga rivningarna av bland annat Lisebergshallen och förändringarna av trafiken runt Korsvägen är minst sagt oplanerade (ersättningslokaler är inte ens planerade på vettigt sätt).
- Omläggning av trafik över Korsvägen till S:t Sigfrids plan etcetera är även dessa endast mycket luddigt utformade.
- Jäv mellan konsulter som ska bygga anläggningar runt Västlänken – och som samtidigt har ekonomiska intressen i att Västlänken ej skadar kringliggande fastigheter (där samma företag, WSP, sålt Eurobor-åtgärder) bör utredas närmare.

Man ber staden att ta sitt förnuft till fånga. Utred alternativen prestigelöst. Gårda-alternativet är en klart bättre idé. Utred också noga jävssituationen mellan konsultföretaget WSP.

Det andra yttrandet har i stort samma innehåll som yttrande 5 och 14.

**Kommentar:**

*För frågor kring projektet Västlänken, ersättning vid skador på fastigheter etcetera, se Trafikverkets järnvägsplan. För frågor relaterade till byggtiden, se tematiskt svar Påverkan under byggtiden.*

*Området från Korsvägen till S:t Sigfridsplan (d.v.s. Örgrytevägen) ingår inte i planförslaget.*

*Frågor kring eventuellt jäv regleras inte i planen.*

*För övriga synpunkter, se kommentarer till yttrande 5 och 14.*

#### **14 Föreningen Trädplan Göteborg**

Föreningen har lämnat två yttranden och yrkar på att detaljplanen omarbetas så att ett genomförande inte innebär någon betydande miljöpåverkan av kultur- eller naturmiljön. Planen innebär en oåterkallelig påverkan av värdefull stadsnära natur. Området innehåller flera värdefulla träd, och gränsar till mycket värdefull naturmiljö. Den östra exploateringsytan skymmer höga natur- och rekreationsvärden på Lisebergsområdet som ger Korsvägen stora miljökvantiteter och bildar ett kulturhistoriskt sammanhang med Johannebergs Landeri. Den tillåtna exploateringen skulle därför ge stora negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljön i området.

För att planen inte ska medföra betydande miljöpåverkan på naturmiljön måste planen ges bestämmelser som garanterar fortsatta livsbetingelser för rödlistade arter och skyddsvärda träd. De kompensationsåtgärder som föreslås för de grova träd som avverkas och förlusten av den tätortsnära naturmiljön samt områden för rekreation är inte tillräckliga. Naturområdet från Korsvägen mot Näckrosdammens park och skog är ett uppskattat rekreationsområde, och en viktig grön lunga för denna del av staden.

Närmast berör planen Lisebergsparken, men kumulativt troligen även slänten vid Johannebergs landeriträdgård. Båda är värdefulla för rekreation men lika mycket för stadsbilden. Det historiska sammanhang som resterna av deras trädgårdar än idag tydliggör går till spillo när en ny byggnad skär av det visuella sambandet mellan Lisebergsparkens västra hörn och Johannebergs trädgård.

Även under byggskedet påverkas gator, parker och offentliga platser genom stora öppna schakt och omkringliggande inplankade byggarbetsplatser och lastbilar som skall komma fram och tillbaka. Detta leder även till buller och störningar.

Torgbyggnadens nockhöjd är för stor med hänsyn till att sockelpartiet i fondbyggnaden på Korsvägens norra sida har motsvarande höjd och således till betydande del blir skymd i sikten från söder. Att här eftersträva ett mer slutet stadsrum, vilket påstås skulle stärka stråken förbi platsen, innebär en väsentlig försämring av Korsvägens miljö och en splittrad identitet.

#### **Kommentar:**

*Det gröna sambandet mellan Liseberg och Landeriet (samt Näckrosdammens) kommer att tillvaratas så långt som möjligt, med nya trädplanteringar över stora delar av platsen. En nyanlagd parkmiljö kommer även att fortsätta vidare upp mot Liseberg, genom "gattet" mellan Universeum och den östra stationsuppgången.*

*Planen uppfyller grundläggande krav, lagar och regelverk, samt intentionerna i översiktsplanen, Grönplanen och den nya Trädpolicyen. Under samrådstiden har närboende, intressenter och myndigheter tillfälle att komma med synpunkter och påverka detaljplaneförslaget. Samrådet syftar till att samla in information och önskemål, så att justeringar, förbättringar och olika typer av anpassningar av förslaget kan göras.*

*Planförslaget innebär att marken används för det ändamål den är mest lämpad för och att planläggningen görs med beaktande av natur- och kulturvärden samt främjar en ändamålsenlig struktur. MKB:n tillsammans med planhandlingarna i övrigt uppdateras.*

*Frågor kring EU:s Habitatdirektiv, skydd av rödlistade arter och dispenser, tillståndsgivningar och kompensationsåtgärder för att flytta eller ersätta skyddsvärda träd, bevakas och handläggs av Länsstyrelsen.*

*Staden är medveten om det historiska sammanhang som finns mellan de gamla landerierna vid Liseberg och Johanneberg. Den planerade byggrätten på Korsvägens östra sida har av detta skäl begränsats både i höjd och i utbredning, för att inte skära av det visuella sambandet mellan Lisebergsparkens västra hörn och Johannebergs landeri. Mellan byggrätterna för stationen och Universeum sparas ett mellanrum, tänkt att anläggas som en urban parkmiljö, som sedan fortsätter vidare ut över delar av Korsvägen-området upp mot Landeriet. Detta för att ytterligare förstärka kulturmiljöernas sammanhang och den gröna kopplingen områdena emellan. Byggrätten på torget har ändrats till totalhöjd 6,0 meter, vilket inte bedöms väsentligt försämra miljön. Byggrätten för befintlig byggnad är 7 meter.*

*Ett så kallat "nollalternativ" med konsekvenser finns redovisat i MKB:n. Varken Landeriet eller grönområdet väster om Korsvägen ingår i planområdet. För frågor kring byggskedet, se tema-svar i denna samrådsredogörelse samt Trafikverkets järnvägsplan.*

*Planförslaget följer artskyddsförordningen, EU:s Habitatdirektiv, PBL och Miljöbalken.*

### **15 Boende i Torslanda**

Tipsar om effekterna när man i Köpenhamn låtit passagerare gratis ta med cykeln på pendeltåget (S-tog). Var 10:e passagerare har nu med sig sin cykel på tåget, vilket har lett till en ökning från 2,2 till 9 miljoner passagerare som använder sig av denna möjlighet. En 20-procentig ökning av antalet passagerare tack vare den nya möjligheten. Den boende hoppas innerligt att stationen (och övriga stationer) utformas så att det oavsett vilket håll en kommer cyklande ifrån att det blir möjligt att enkelt ta sig ner till plattformen med cykel, exempelvis genom en smart utformad rulltrappa eller god hisskapacitet. Detta ger också mindre behov för cykelparkering vid hållplatsen. Framför allt kan alla i kringliggande kommuner först nå sin station, och sedan nå "hela" Göteborg snabbt genom en egen cykel. Styr och ställ medger inte denna flexibilitet. Pendeltåg-cykelkombinationen har verkligen öppnat nya möjligheter för hållbart resande i Köpenhamn.

#### **Kommentar:**

*Detaljplanen reglerar inte huruvida det blir möjligt för resenären att ta med cykeln på tåget. Detaljplanen möjliggör nedfart för cykel ner till mellanplanet. Hissar kommer även finnas som är dimensionerade för cyklar.*

### **16 Boende på Engelbrektsgatan 67A, Heden**

Emotser en konsekvensanalys där hänsyn tas till verkliga markförhållanden, samt med realistiska kalkyler byggt på dagens penningvärde. Undrar hur det är tänkt att de som bor några 100 meter ifrån Korsvägen skall fungera och förflytta sig. Många som har bott här länge är pensionärer sedan länge. Vilket alternativt boende bjuds under de 15 år som passerar innan bygget är klart?

#### **Kommentar:**

*För frågor om byggtiden, se tematiskt svar Påverkan under byggtiden samt Trafikverkets järnvägsplan. För frågor kring konsekvenser, geoteknik och ekonomi hänvisas till Trafikverket/Västlänkenprojektet.*

### **17 Boende (1) i Partille kommun**

Anser att detaljplanen visar på mod och medför en ökad satsning på kollektivtrafik, cykel och gående i centrum. Han är dock fortfarande besviken på att stationsläget inte



kan placeras så att det blir en naturlig uppgång i anslutning till Götaplatsen. Att hamna bakom Artisten är bra, men inte bra nog. Försök att hålla kvar i de naturliga stråken och förstärk dem.

**Kommentar:**

*Staden arbetar med trygghet och nya, förstärkta stråk i anslutning till den västra uppgången. Frågan om läge och placering hänvisas till detaljplanen för Västlänkens uppgång vid Johannebergs- och Olof Wijksgatan.*

**18 Boende (1) i Mölndals kommun**

Anser att genomförande av Västlänken innebär en betydande miljöpåverkan. Han tycker att man bör börja med att skapa en väl fungerande kollektivtrafik inom Göteborg. Man bör också se till att den befintliga pendeltågstrafiken fungerar väl innan man börjar bygga ut spårnätet. Det är i nuläget alldeles för låg tillförlitlighet i pendeltågstrafiken. Nollalternativet påstås vara hämmande och medföra negativa konsekvenser för den regionala utvecklingen, miljön och stadens utveckling. Det är möjligt att det är helt andra saker som hindrar stadens utveckling typ ineffektiv kollektivtrafik inom staden.

**Kommentar:**

*Se tematiskt svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

**19 Boende på Olivedalsgatan 8, Kommendantsängen**

Vill ha en oberoende granskning av hela projektet.

**Kommentar:**

*Utredningar av alternativa lösningar har pågått under många år och föregått de politiska beslut som ligger till grund för Västlänkens dragning. Se vidare tematiskt svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

**20 Boende på Anders Zornsgatan 36A, Örgryte**

Är väldigt negativ till hela Västlänken (i dagens utformning), men i synnerhet till Station Haga. Önskar att andra alternativ utreds.

**Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande 19.*

**21 Boende på Gibraltargatan 102, Johanneberg**

Protesterar starkt mot denna plan/byggplan och det med följande motivering:

- Trafiksituationen under och efter byggtiden blir nästintill hopplös där trafiken i kringliggande områden belastas onödigt mycket.
- Natur- och kulturvärdena som idag finns kommer att förstöras och kommer inte att reparera sig på ett flertal decennier.
- Tillgängligheten till Liseberg och arrangemangstråken kommer kraftigt att minska i synnerhet för de som kommer utanför Göteborg.
- Lisebergs station fungerar väl och kan så göra i framtiden. Knyt ihop denna med busshållplats i dess närhet - så är hela denna plats löst på ett för alla bättre sätt.
- Denna plan för Korsvägen är och har varit hopplös från början och onödig. Lägg energin och plan/kostnader på området Lisebergs station så förenklar detta för

all framtid och för alla och mycket av det som står ovan undviks till allas glädje och fromma.

**Kommentar:**

*För frågor kring byggtiden, se de tematiska svaren under rubriken Påverkan under byggtiden. För frågor kring natur- och kulturvärden, kompensationsåtgärder med mera, se miljökonsekvensbeskrivningen. Se även kommentar till yttrande 19.*

**22 Boende i Stockholms kommun**

Undrar vem som är ansvarig om alla husen och Liseberg sjunker ner i leran. Vidare frågar hon sig hur många från Alingsås vill åka till Kungsbacka och varför de i så fall ska åka via Haga. Hon önskar en förklaring.

Håller på med synopsis för en interaktiv teaterföreläsning för barn om demokrati och skulle vilja använda Västlänken som en möjlighet att problematisera kring beslutsprocesser och delaktighet och undrar vem hon kan prata med på kommunen.

**Kommentar:**

*För frågor kring ansvar för uppkomna skador hänvisas till Trafikverket som är huvudman för byggnationen av Västlänken. Se även tematiskt svar under rubriken Påverkan under byggtiden.*

*Utredningar av alternativa lösningar har pågått under många år och föregått de politiska beslut som ligger till grund för Västlänkens dragning och dess stationslägen. Se vidare tematiskt svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

*För interaktiv teater kan Kulturförvaltningen kontaktas.*

**23 Boende (1) i Västra Frölunda**

Säger ett absolut nej till hela Västlänksprojektet! Tänk om, tänk rätt!

**Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande 19.*

**24 Boende på Formskäraregatan 6A, Johanneberg**

Bussar och spårvagnar är det största orosmomentet när hennes barn rör sig vid Korsvägen. Spårvagnars och bussars hastighet bör också begränsas till mycket låg hastighet i god tid innan de kör in på hållplatsen.

Hon undrar även hur det är tänkt att man ska köra med bilen när man ska från Skånegatan till Eklandagatan.

**Kommentar:**

*Ambitionen för det framtida Korsvägen är att gående och cyklister tillsammans med kollektivtrafiken ges större prioritet än idag. Miljön ska ge en känsla av innerstad där fordonen rör sig i låga hastigheter. Detta gäller såväl bil- som kollektivtrafik. Biltrafikmängderna förväntas att minska till hälften och körfälten kommer att göras enkla. Hastighetsdämpande åtgärder anläggs vid de större gång- och cykelpassagerna. Passager och refuger kommer att ges en generös bredd. Helhetsupplevelsen av Korsvägen som kollektivtrafikknutpunkt ska bli en tydlig, säker och trygg plats att vistas på.*

*Bilister som vill ta sig från Skånegatan till Eklandagatan får köra förslagsvis via Berzelii-gatan och Södra vägen.*

## 25 Boende i Kungsbacka kommun

Undrar om man kan placera 1-3 större träd inom nya hållplatsen eller strax utanför. Trevligt även med stora träd plus små. Trädalléer längs Örgrytevägen, Skåne-gatan och Södra vägen? Området känns onödigt stort. Bygg gärna byggnader i nära anslutning för att bättre rama in platsen.

Han ser gärna att Korsvägen förtätas genom att hus byggs för att rama in platsen. Det borde byggas både mot Lisebergshållet och mot Johannebergshållet. Önskemål är att husen inte blir fyrkantiga skokartonger med till exempel asymmetriska fönster. Tegelhusen norr om Korsvägen är vackra. Husen som byggs mot Liseberg och eventuellt mot Johanneberg runt Korsvägen hade gärna fått påminna om dessa. Liseberg hade kanske kunnat ha ett finger med i leken. Ett tips är att besöka Facebookgruppen "Arkitekturupproret" som visar exempel på nybyggnationer i andra länder i Europa, där man lyckats göra nybyggnationer i klassisk byggnadsstil från tidigt 1900-tal.

### **Kommentar:**

*Göteborgs Stad arbetar med grönstrukturen och gestaltningen av platsen. Ambitionen är att på något sätt skapa en grön koppling mellan parken på Korsvägens västra sida och Liseberg. Se gärna stadsutvecklingsprogrammet för Korsvägenområdet för mer information om framtida visioner för Korsvägen och dess närområde. En byggrätt kommer att skapas i östra hörnet vid Liseberg vilket möjliggör en byggnad här. Dessutom ingår en sedan tidigare utnyttjad byggrätt intill befintliga Universeum. Om dessa byggrätter utnyttjas och bebyggs kommer platsen att ramas in mer än idag.*

*Gestaltningen av byggnaderna, förutom byggnadshöjd, regleras inte av detaljplanen.*

## 26 Boende på Lilla Bergsgatan 1, Annedal

Anser att detta inte är till någon nytta då säckstationen för de långväga tågen är kvar. Bortkastade pengar! Titta på Gårdalänkens förslag!

### **Kommentar:**

*Behovet av Västlänken är tydligt i de utredningar och bedömningar som föregått de beslut som ligger till grund för det aktuella förslaget. Se vidare tematiskt svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

## 27 Boende (2) i Västra Frölunda

Detta är vansinne. Läg Centralstationen i Gårda. Lokaltrafiken separeras från järnvägen. Gör staden tillgänglig för biltrafik.

### **Kommentar:**

*Se kommentar till yttrande 19 och de tematiska svaren under rubriken Trafik.*

## 28 Boende (1) på Långefjällsgatan 8, Björkekärr

Västlänken skall inte byggas i sin nuvarande form innan en oberoende utredning påvisat verklig samhällsnytta och rimliga kostnader för detta. Han vill anföra följande punkter:

- Teknisk utveckling med moderna tåg som kan köras i båda riktningar har gjort att kapaciteten på Centralstationen ökat och att behovet av en vändslinga under Göteborg eller inom stationsområdet inte finns. I en nära framtid kan det finnas lösningar för biltåg i en ny form, elektroniskt sammankopplande självkörande bilar eller bussar som utnyttjar befintligt vägnät, en hel sorts ny kollektivtrafik med många små eldrivna fordon. Elcyklar kommer att öka cyklandet men dessa

måste dessa kunna medföras ombord på tåg. Internet kommer att ha utvecklats ytterligare och kan komma att minska behovet av resor

- Beräkningen av hur många som kan använda de föreslagna stationerna är felaktig och vilseledande.
- Felaktig analys och kapacitet - Centralstationen är inte fullt utnyttjad utan det verkliga skälet är att det planeras att bygga en ny stadsdel på denna mark! Bygg i stället omkörningsmöjligheter eller egna spår för pendeltåg från Alingsås och Kungsbacka, samt dubbelspår till Borås och Uddevalla. Då kommer kapaciteten och punktligheten att öka för alla.
- Fel placerade stationer. Om Västlänken ändå skall byggas borde en station placerad i berget under Guldheden utredas i stället för vid Haga. Vid Korsvägen finns det redan en station inom det avstånd som utredningen anser är gångavstånd. Denna borde därför byggas ut och anslutas bättre till kollektivtrafik i stället för en ny under korsvägen. Kanske en tunnel med något framsynt system för person och cykeltransport.
- Demokrati. Det är missvisande att vi har fått rösta om Västlänken i demokratiska val.
- Miljöaspekter, beräkningarna för Västlänken förutsätter ett ökat cyklande som är bra för folkhälsan och flexibiliteten men miljövinster uteblir när fler elbilar och bussar används i stället.
- Nyttan för hela Göteborg. Göteborg har behov av en kollektivtrafik som gör det möjligt att snabbt förflytta sig mellan olika områden och även passera centrum. Västlänken kommer inte lösa i detta.
- Kritik mot projektet. Oberoende ingenjörer, samhällsplanerare, ekonomer, Riksdrevisionen med mera har påpekat att Västlänken är ett illa finansierat, tekniskt komplicerat och ej fullständigt utrett projekt som inte ger utlovad samhällsnytta.

#### **Kommentar:**

*Beslut om järnvägsplanen för Västlänken är redan fattat. Utredningar av alternativa lösningar har pågått under många år och föregått de politiska beslut som ligger till grund för Västlänkens dragning. Se vidare i inledande tematiskt svar Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

#### **29 Boende på Johannebergsgatan 32A, Lorensberg**

Detaljplanen för Korsvägen med omgivning bör omarbetas så, att de restriktioner och skydd tillika riksintresse för natur- och kulturmiljöer i detta område som EU:s Habitatdirektiv, PBL och miljöbalken föreskriver, respekteras och efterföljs.

Det är inte försvarbart att Västlänken och dess stationer ska medföra förödelse i känslig och oersättlig natur- och kulturmiljö. Det är hög tid att vi stannar upp och ser till vilka värden som verkligen är viktiga och känner ansvar för kommande generationer. Vilka värden vi vill lämna efter oss. Idag när klimathotet är ett faktum och man känner till trädens betydelse och nödvändighet i vår klimatoroliga värld, borde varje träd uppbära ett skydd för att förhindra kommande helt oacceptabla och ansvarlösa hållning, att låta Västlänkens stationer medföra denna förstörelse som blir en konsekvens av att 100-tals träd i staden tas ner. Ett högst olämpligt förslag med tanke på hur omgivningarna ser ut idag.

Området kring Renströmska parken, området bakom Arkeologen, gamla Hovrätten kan idag räknas som en kulturbygd med vackra prydnadsapelträd, rosenbuskar och gamla ståtliga kastanjeträd med mera. Koltrasten som hittar hit varje vår och skänker glädje med sin ljuvliga sång till alla förbipasserande och boende i området. Ett rikt fågelliv och därför en skör miljö man måste värna om. Omgivningarna här är unika och borde snarare skyddas än exploateras. Många olika djurarter finns här och denna oas inte långt från stadskärnan borde få förbli Göteborgarnas stolthet. Låt denna del av staden lämnas orörd för rekreation och naturupplevelser för såväl barn som vuxna. Ett andningshål i en alltmer forcerad och hektisk värld. Det är just omgivningar som dessa som betyder så oerhört mycket för människors återhämtning. För övrigt har vi människor inte ensamrätt om staden.

Många fågel- och andra djurarter lever här i samklang med naturen och utgör en biotop som vi måste värna om och respektera för i längden också vår egen överlevnad.

Tänk om och låt denna del av staden vara det fantastiska naturrum som det är idag! Besinning och eftertanke innan det är för sent!

**Kommentar:**

*Planens syfte är att bevara så mycket som möjligt av träden. De alléer som berörs kommer i möjligaste mån att återplanteras alternativt ersättas. Möjligheterna att flytta och/eller återplantera de träd som berörs bedöms vara goda. Sammantaget bedöms detaljplanen medföra små till måttligt negativa konsekvenser för naturvärdena. Det innebär att detaljplanen för Station Korsvägen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan på naturmiljön.*

*Frågor kring EU:s Habitatdirektiv, skydd av rödlistade arter och dispenser, tillståndsgivningar och kompensationsåtgärder för att flytta eller ersätta skyddsvärda träd, bevakas och handläggs av Länsstyrelsen.*

*Föreliggande detaljplan berör inte området kring Renströmska parken, området bakom gamla Hovrätten.*

**30 Likalydande skrivelse som inkommit från 29 personer/föreningar:**

Yttrandet är i stort sett detsamma som föreningen Trädplans yttrande nr 14.

**Kommentar:**

*Se kommentarer till yttrande 14.*

**31 Boende (2) i Partille kommun**

Synpunkter enligt yttrande 14. Framför även synpunkter på Västlänken, genomfartstrafiken och kollektivtrafiken i centrum, linbanan och medborgardialogen.

**Kommentar:**

*Se kommentarer till yttrande 14.*

**32 Boende (3) i Västra Frölunda**

Synpunkter enligt yttrande 14. Framför även synpunkter på Västlänken, genomfartstrafiken och kollektivtrafiken i centrum, linbanan och medborgardialogen.

**Kommentar:**

*Se kommentarer till yttrande 14.*

### 33 Boende på Haga Kyrkogata 16A, Vasastaden

Synpunkter enligt yttrande 14. Framför även följande synpunkter: Bygg inget hus på hörnet vid Liseberg och Universeum, uppfattar att det är irriterande ett höghus. Bygg inte något tvåvåningshus på själva Korsvägen det skulle skymma sikten över Korsvägen!

#### **Kommentar:**

*Se kommentarer till yttrande 14.*

*Detaljplanen kommer att medge en byggrätt på hörnet vid Liseberg. Höjden är maximerad till +21,5 meter (beräknad höjd från stadens nollplan). Denna begränsning har satts med tanke på att huset inte ska dominera över berget i bakgrunden och att kopplingen mellan de båda grönområdena kring Korsvägen inte ska skymmas. Genom denna begränsning så kommer inte heller Svenska Mässan att skymmas.*

*Byggrätten för mittuppgången kommer ha en totalhöjd på maximalt 6,0 meter. Det kan jämföras med gällande byggrätt, som tillåter 3,5 meter samt i vissa delar upp till 7,0 meters byggnadshöjd. Då byggnaden är avsedd som stationsbyggnad och för centrumändamål, innebär totalhöjden att två våningar inte är möjligt.*

### 34 Anonym

Anser att Västlänken är vansinnigt dålig för Göteborg. Satsa på Gårda istället!

#### **Kommentar:**

*Beslut om järnvägsplanen för Västlänken är redan fattat. Utredningar av alternativa lösningar har pågått under många år och föregått de politiska beslut som ligger till grund för Västlänkens dragning. Se vidare i de inledande tematiska svaren under rubriken Övergripande kritik till detaljplanen och Västlänken.*

## Ändringar

De största justeringarna sedan samrådet är:

- Trafikförslaget har förändrats
- De båda stationsuppgångarnas byggrätter, främst den östra, har justerats vad gäller yta och höjd
- Byggrätt på torgytorna utgår
- Fördelningen av kvartersmark respektive allmän plats utanför Universeum har justerats och en entré till cykelgarage möjliggörs strax väster om Universeum
- Torgytan framför Svenska Mässan och bestämmelsen om gångtunnel under Örgrytevägen har utgått ur detaljplanen
- Bestämmelsen *plantering* har införts på plankartan för att säkerställa det gröna sambandet mellan Landeriparken och Liseberg

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med dessa ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget. Utöver detta har även mindre justeringar gjorts.

Birgitta Lööf  
Planchef

Christer Persson  
Planarkitekt



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådslista

#### **Kommunala nämnder och bolag m.fl.**

Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)  
Göteborg Energi Gasnät AB  
Göteborg Energi GothNet AB  
Göteborg Energi Nät AB  
Göteborgs Stads Parkerings AB  
Kretslopp och Vatten  
Kulturnämnden  
Miljö- och klimatnämnden  
Namnberedningen  
Park- och naturnämnden  
Räddningstjänsten Storgöteborg  
Stadsdelsnämnden i Centrum  
Stadsledningskontoret  
Trafiknämnden

#### **Statliga och regionala myndigheter m.fl.**

Business Region Göteborg AB  
Göteborgsregionen (GR)  
Lantmäterimyndigheten  
Länsordningspolisen  
Länsstyrelsen  
PostNord Produktion VO Göteborg  
Skanova Nätplanering D3N  
Svenska Kraftnät  
Statens Geotekniska Institut  
Trafikverket  
Vattenfall Eldistribution AB  
Västrafik AB

#### **Grannkommun**

Mölnåls stad

#### **Sakägare**

Utsänt enligt fastighetsförteckningen  
Universeum AB  
Liseberg AB  
Higab AB  
BRF Skånegatan 31

#### **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

Boende på Södra vägen 59  
Boende på Skånegatan 31  
Boende på Skånegatan 39  
Tasteboost AB

## Övriga

Hyresgästföreningen  
Ellevio  
Got Event AB  
Göteborg & Co Träffpunkt AB  
Göteborgs Spårvägar  
Handikappfören. Samarbetsorgan  
Naturskyddsfören.i Gbg  
Swedegas  
Svensk Handel  
Västsvenska handelskammaren  
Anonym  
Boende i Ale kommun  
Boende i Kungsbacka kommun  
Boende i Mölndals kommun (4 personer)  
Boende i Härryda kommun (2 personer)  
Boende i Partille kommun (2 personer)  
Boende i Stockholms kommun  
Boende i Billdal  
Boende i Hisings Backa  
Boende i Torslanda  
Boende i Västra Frölunda (3 personer)  
Boende på Anders Zornsgatan 36A  
Boende på Båtyxegatan 14  
Boende på Engelbrektsgatan 67A  
Boende på Erik Dahlbergstrappan 4  
Boende på Formskäraregatan 6A  
Boende på Frukträdsgatan 5  
Boende på Gibraltargatan 102  
Boende på Haga Kyrkogata 16A  
Boende på Hedåsgatan 14  
Boende på Hedåsgatan 7  
Boende på Johannebergsgatan 32A  
Boende på Kungssportsavenyn 45  
Boende på Lilla Bergsgatan 1 (2 personer)  
Boende på Linnégatan 25  
Boende på Långefjällsgatan 8 (2 personer)  
Boende på Norra Liden 21  
Boende på Olivedalsgatan 8  
Boende på Stenkolsgatan 1  
Boende på Södra vägen 32 (5 personer)  
Boende på Södra Vägen 43 (2 personer)  
Boende på Sörhallstorget 21  
Boende på Thorild Wulffsgatan 14  
Boende på Viktoriagatan 15 F  
Boende på Östra Skansgatan 3F  
Boende på Övre Fogelbergsgatan 1  
BRF Kompassrosen  
Föreningen Trädplan Göteborg





LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsavdelningen  
Anna Hendén  
Planarkitekt  
010 224 43 65

[anna.henden@lansstyrelsen.se](mailto:anna.henden@lansstyrelsen.se)

Yttrande  
2016-05-17

Diarienummer  
402 12702-2016

Sida  
1(9)

Göteborgs Stad  
Stadsbyggnadskontoret  
[Sbk@sbk.goteborg.se](mailto:Sbk@sbk.goteborg.se)

## **Förslag till detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning inom stadsdelarna Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborgs Stad, Västra Götalands län**

Handlingar daterade mars 2016 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) i dess ordalydelse före 1 januari 2015, normalt förfarande

### **Länsstyrelsens samlade bedömning**

Länsstyrelsen anser att huvuddragen i planen är bra. Begränsning av biltrafik till förmån för kollektivtrafik, fortgångare och cyklister är positiv. Likaså tankarna om att förlänga Lisebergsparken mot Korsvägen genom utformning av den östra byggrätten och att behålla platsens triangelform. Några frågor behöver dock lösas innan Länsstyrelsen kan acceptera planen.

Eftersom planen medför en begränsning av framkomligheten för biltrafiken måste påverkan på riksintresse kommunikation E6 samt Örgrytemotet, Kallebäcksmotet, Ullevimotet och Lackarebäcksmotet redovisas i planen. Det behövs också ett fördjupat samråd angående trafikutformningen runt Örgrytemotet. Förändringen av trafiken i området medför risk för ökade bullernivåer och luftföroreningar utanför planområdet, där en hel del bostadshus finns. En uppskattning av de ökade bullernivåerna behöver göras liksom av de förmodade ökade halterna av luftföroreningar utanför planområdet. Denna uppskattning behöver hänga samman med den nya trafikföringen i omgivningen.

Självutrymningen från Västlänken måste fungera. Detaljplanen kan behöva regleras mer för att förutsättningarna för självutrymning inte ska försämrats. Vidare behövs en bättre överensstämmelse mellan detaljplanen och järnvägsplanen för Västlänken med avseende på uppgångars läge, översvämningssäkerheten och eventuellt även lanterniner om dessa inte säkerställs på annat sätt. Det är viktigt att beakta att den nya gångtunneln till Svenska Mässan inte omfattas av bilaga 1 i Västlänkens järnvägsplan och att översvämningssäkerheten behöver säkerställas på ett annat sätt i detaljplanen än vad som planeras för de uppgångar som omfattas av bilaga 1. Vidare behöver det klargöras vilken fråga som man avser ta om hand inom ramen för denna plan och vilken som hanteras i annan plan. Här är bland annat träd, skyddade arter samt vattenverksamhet viktiga frågor att beakta. Det går inte utesluta att dispenser/tillstånd eller anmälningar behövs för genomförandet av denna plan.

Motiveringen till varför MKN vatten inte väntas överskridas behöver utvecklas. Avslutningsvis behöver de geotekniska frågorna klargöras ytterligare, det behöver också beskrivas tydligare i planbeskrivningen om hur förorenad mark ska hanteras framöver.

### **Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning**

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa /säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion och riksintresse kommunikation (E6 samt Västlänken) samt miljö kvalitetsnormer för vatten, måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

### **Motiv för bedömningen**

#### **Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§**

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

#### Riksintresse kommunikation, väg E6

Planen innebär en begränsning av framkomligheten för bilar vid Korsvägen till förmån för andra trafikanter, såsom gång/cykel och kollektivtrafik. Påverkan på väg E6 samt Örgrytemotet, Kallebäcksmotet, Ullevimotet och Lackarebäcksmotet till följd av bilarnas begränsade framkomlighet vid Korsvägen måste redovisas. En sådan redovisning är av största vikt för att en bedömning av påverkan på riksintresset ska kunna göras och eventuella åtgärder vidtas. Det behövs också ett fördjupat samråd angående trafikutformningen runt Örgrytemotet, då dess nuvarande funktion måste säkerställas. Se vidare i Trafikverkets yttrande 2016-05-11.

#### Riksintresse kommunikation, Västlänken

Det behöver säkerställas att detaljplanen inte hindrar ett genomförande av Västlänkens järnvägsplan. Det måste vara tydligt om man bedömer att lanterninerna har planstöd i gällande plan vid Korsvägen. Bedömer Göteborgs Stad att det i nuläget inte finns planstöd behöver plangränsen justeras. Stationsuppgångarnas lägen också behöver stämmas av med Trafikverket så att samförstånd råder om hur man uppnår överensstämmelse mellan detaljplan och järnvägsplan.

#### Utrymning och insatstider Västlänken

Planen måste på ett tydligare sätt kopplas till järnvägsplanen för Västlänken och de krav på utrymning, uppställning av fordon och insatstider som finns. Det trafikförslag som presenteras i pm Trafikutformning Korsvägen kan komma att ändras i takt med att förutsättningarna på och omkring Korsvägen ändras. Det är viktigt med tät kontakta med räddningstjänst och

Trafikverket så att det slutgiltiga trafikförslaget inte påverkar räddningstjänsten eller Västlänkens funktioner negativt.

De utrymningskrav som finns för Västlänken måste klaras. Det har tidigare identifierats att kommande verksamheter i stationen kan påverka utrymningen negativt, vilket måste bevakas. Det är därför av största vikt att en avstämning sker med Trafikverket om vad som är möjligt att tillåta i Station Korsvägen och dess mellanplan utan att utrymningen påverkas. Eventuellt kan fler uppgångar vara en del av lösningen. Det måste framgå av planhandlingarna att samordning har skett med Trafikverket. Länsstyrelsen kan inte utesluta att reglering behöver ske på plankartan eller på annat sätt för att säkerställa utrymning.

#### MKN vatten

Enligt 2 kap. 10§ PBL får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap MB överträds. Enligt planförslaget bedöms planen inte bidra till att MKN överskrids under förutsättning att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen genomförs. Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen behöver förtydliga vilka av dagvattenutredningens förslag som är aktuella och att motiveringen till påverkan på MKN vatten behöver förtydligas och utvecklas. Planhandlingarna behöver även kompletteras så att statusen för berörd vattenförekomst framgår.

#### Förorenad mark

Den översiktliga markmiljöundersökningen visar på att markföroreningar finns i området och att det finns risk för att verksamheter i omkringliggande områden kan ha påverkat planområdet. De utredningar som har genomförts är tillräckliga för planen men det måste framgå av planbeskrivningen att inför byggnation ska föroreningssituationen klarläggas och en riskbedömning göras utifrån föroreningssituationen och planerad markanvändning. Då bedöms föroreningarnas farlighet, spridningsförutsättningarna, vilka skyddsobjekt som kommer att finnas och hur exponeringssituationen kommer se ut för människor och miljön.

Riskbedömningen ska ligga till grund för bedömning av vilka föroreningshalter som kan accepteras för planerad markanvändning och hur saneringen ska gå till. Detta ska ske i dialog med tillsynsmyndigheten.

#### Buller

Planområdet är bullerutsatt från spårväg och vägtrafik i dagsläget och efter ombyggnationen av Korsvägen bedöms vägtrafiken minska och spårtrafiken öka. Ombyggnationerna förväntas inte öka eller minska bullernivåerna i området, däremot kan ombyggnationen leda till ökade bullernivåer på området utanför detaljplanen (p g a ökade trafikmängder på andra gator). En uppskattning av dessa förmodade ökade bullernivåer behöver redogöras för i MKB och planbeskrivning. Beroende på resultat kan det behöva hanteras i samband med planen. Den gjorda bullerutredningen har inte en tillräckligt omfattande avgränsning för att kunna ge en bild av omgivningssituationen.

Avgränsningen behöver hänga samman med hur man planerar att leda trafiken.

#### MKN luft

Detaljplanen påverkas av trafiken i området med relativt höga luftföroreningshalter och partiklar som följd. Ur luftkvalitetsaspekt anser Länsstyrelsen att det är positivt att den föreslagna detaljplanen inte medger bostäder i direkt anslutning till Korsvägen. Dessutom kommer biltrafiken inom detaljplanen att minska och kollektivtrafiken öka efter ombyggnationen vilket leder till att luftföroreningarna minskar runt Korsvägen men kan öka på andra gator utanför detaljplanen. Hur luftföroreningarnas förändring sker utanför planområdet behöver redogöras för i MKB och planbeskrivningen. Beroende på resultat kan det behöva hanteras i samband med planen. Avgränsningen behöver, liksom för buller, hänga samman med hur man planerar att leda trafiken.

Länsstyrelsen har tagit del av luftutredningen för planområdet och bedömer att de är tillförlitliga utredningar och de visar på hur situationen är i dagsläget och år 2030. Länsstyrelsen anser att möjligheten att innehålla MKN med avseende på ventilationstornen har reglerats tillräckligt i Västlänkens järnvägsplan.

#### Översvämning

Det finns ett låglänt område vid Skånegatan som vid extrem nederbörd kan bli instängt och orsaka översvämningar. I fortsatt planarbete kommer marknivåer studeras noggrannare och planerade gator, torg och anläggningar att höjdsättas. Viktigt inte minst för räddningstjänstens och andra utryckningsfordons framkomlighet.

En särskild gångtunnel planeras under Örgrytevägen som kan ansluta till stationen. Västlänkens mellanplan kopplas samman med Svenska Mässan och Skånegatan. Denna tunnels öppningar behöver säkras enligt Trafikverkets nivåer mot översvämningssäkring. Gångtunneln finns inte med i järnvägsplanen för Västlänken och omfattas därför inte av planens bilaga 1 vilket medför att dess översvämningssäkring behöver en annan hantering än den som övriga uppgångar för Västlänken har haft i detaljplaneringen.

#### Geoteknik

Bergskärningen vid planområdets östra gräns är förstärkt och eftersom den troligen kommer påverkas/förändras i samband med byggnation behöver en bergteknisk besiktning utföras efter att ytan har påverkats för att kontrollera behov av förstärkningsåtgärder.

Stabiliteten i slänten vid Johannebergs landeri är inte klarlagd och det är oklart om detta område berörs av byggnation av Västlänken på ett sådant sätt att stabiliteten förändras. Det är inte heller klarlagt om planområdet påverkas av en skredhändelse.

Sammanfattningsvis återstår det frågeställningar gällande geotekniska säkerhetsfrågor som behöver klarläggas. Krävs det åtgärder eller restriktioner behöver dessa säkerställas på plankartan. Se vidare i yttrande från SGI 2016-05-16.

### **Råd enligt PBL och MB**

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL.

Förhållande till ÖP, Stadsutvecklingsprogram Korsvägen och Trafikstrategi  
Detaljplanen är i enlighet med Göteborgs Stads översiktsplan (antagen 2009-02-26). Översiktsplanen anger markreservat för järnväg i läge med Västlänken och bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor för stadsområdet. Angående Stadsutvecklingsprogrammet för Korsvägen behöver detaljplanen förhålla sig till rekommendationen + 3,2 meter med avseende på översvämningsfrågan. I övrigt ser Länsstyrelsen att överensstämmelse finns mellan Stadsutvecklingsprogrammet och aktuell detaljplan.

Planen stämmer också med huvuddragen i *Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad (februari 2014)*. Trafikstrategin omfattar dock inte någon konsekvensbeskrivning vilket medför att Länsstyrelsen anser att buller- och luftpåverkan utanför aktuellt planområde till följd av planens trafikförslag behöver beskrivas ytterligare i denna plan. Se ovan.

### Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att valet att behålla den traditionella triangelformen vid den nya utformningen av Korsvägen är bra. Tanken om ett grönt mellanrum mellan den östra byggrätten och Universeum är också god. Länsstyrelsen ser fram emot att ta del av det kommande getsaltningsprogrammet.

Göteborgs Stad gör bedömningen att den östra byggrätten medför en stor negativ konsekvens för upplevelsen av det visuella sambandet mellan Renströmsparken, Johannebergs landeri och Liseberg. Anledningen är att tillkommande byggnad riskerar att skapa en barriäreffekt för upplevelsen av det historiskt sammahängande gröna stråket.

Länsstyrelsen anser att barriäreffekten som byggnaden kan skapa inte är tillräckligt tydligt illustrerad i planhandlingarna. För att förstå vilka konsekvenser det kan bli för det historiska sambandet genom det gröna stråket behöver underlaget tydligare redovisa viktiga siktlinjer, mellan Renströmsparken, Johannebergs landeri och Liseberg, som kan komma att påverkas negativt genom den östra byggrättens höjd och utbredning.

Göteborgs Stad har på ett bra sätt påbörjat arbetet med tankar om byggnadens utformning som en förlängning av parken. Reglering av byggnadens höjd och utformning bör nu på ett tydligare sätt ske i planen för att så långt som möjligt begränsa negativ påverkan på kulturmiljön.

### Dagvatten

Länsstyrelsen ser positivt på att planhandlingarna lyfter fram att det är extra viktigt att hantera dagvatten och avrinningsvägar på ett tillfredställande sätt då ledningssystemet inom planområdet utgörs av kombinerat avloppssystem och separata dagvattenledningar. Dock bör behovet av total erforderlig fördröjningsvolym preciseras i planbeskrivningen och det bör även framgå vilken kapacitet som krävs av dagvattenanläggningarna gällande fördröjning och rening.

Av dagvattenutredningen framgår att de ytor som är tillgängliga för fördröjning är mycket begränsade inom planområdet och står i konflikt med andra tekniska lösningar och planeringar. Länsstyrelsen anser att det därför är särskilt viktigt att ytor för dagvattenhantering säkerställs. Mark, eller andra ytor avsedda för dagvattenhantering bör reserveras och i möjligast mån förses med bestämmelse på plankartan. På plankartan finns i detta skede inga planbestämmelser som rör dagvattenhanteringen. En upplysning finns om att dagvatten i första hand ska omhändertas på tomtmark.

#### Trafiksäkerhet

Korsvägen är en komplex trafikplats. Utformningen av platsen är viktig för att få till en lösning där alla trafikslag kan samsas på ett säkert sätt. All detaljutformning kopplat till gång- och cykelvägar, kollektivtrafik, parkering och angöring ska studeras i kommande planeringsskeden. I samband med detta är det viktigt att beakta uteserveringar längs med Korsvägens kanter som uppmuntrar till vistelse (sidan 76). Länsstyrelsen delar Göteborgs stads bedömning att det är viktigt att arbeta vidare med frågorna.

#### Naturvärde Mölndalsån

I Naturmiljöutredningen har Mölndalsån klassats som påtagligt naturvärde vilket har fallit bort i illustrationen över naturvärden i planbeskrivningen, se sidan 29.

#### Fördjupat samråd med Trafikverket - planbestämmelser, genomförande och ny stationsuppgång

En rad frågor behöver samrådats vidare med Trafikverket. Länsstyrelsen vill upplysa om Trafikverkets önskemål att diskutera planbestämmelser avseende stomljud och markåtgärder. Trafikverket önskar också skriva avtal om att nya byggrätter inte förhindrar eller fördyrar Västlänkens genomförande.

Vidare behöver den nya uppgången vid Olof Wijksgatan/Johannebergsgatan studeras vidare och samråd ske med Trafikverket.

### **Synpunkter enligt annan lagstiftning**

#### Biotopskydd

Vid jämförelse med avgränsningarna för Trafikverkets järnvägsplan och detaljplanerna för linjen så finns det alléträd som inte kan hanteras i någon annan process än inom ramen för denna detaljplan. Det behöver framgå

tydligt av planhandlingarna vilka träd som hanteras inom ramen för andra processer och vilka som ska hanteras inom ramen för denna detaljplan. För de träd som ska hanteras inom ramen för denna detaljplan krävs separat biotopskyddsdispens för berörda alléer inom det planerade planområdet. En sådan behöver inkomma till Länsstyrelsen i god tid innan utställningen av planen. I det fall Länsstyrelsen medger dispens för borttagande av alléer kan ett sådant beslut komma att förenas med villkor om kompensation. Utformning av kompensationsplanteringar kan med fördel samordnas med arbetet kring kulturmiljökompensation.

#### Rödlistade arter

I Korsvägenområdet har flera ovanliga och rödlistade lavar påträffats, bland annat den fridlysta arten getlav. Dels på den kärrek som står mitt i Korsvägen, dels i den unga körsbärsallé som står vid Universeum. En upplysning om att separat dispensprövning krävs vid borttagande av de träd som har getlav kan med fördel anges på plankartan.

Getlav (*Flavoparmelia caperata*) är fridlyst i hela landet enligt 8 § artskyddsförordningen. Förbudet innebär att det inte är tillåtet att plocka, gräva upp eller på annat sätt ta bort eller skada exemplar eller ta bort och skada frön eller andra delar av laven. Länsstyrelsen har i beslut den 29 februari 2012 gett Göteborgs Stad dispens från förbudet för att flytta ett träd med getlav på. I beslutet finns ett villkor om att flytten av trädet ska följas upp och rapporteras till Länsstyrelsen. Syftet är att utvärdera metoden för flytt för att se om laven klarar sig eller inte. Trots påminnelser har någon sådan uppföljning ännu inte rapporterats till Länsstyrelsen. Park- och naturförvaltningen avser att återkomma i frågan under maj månad.

Det krävs dispens från artskyddsförordningen även för de nu aktuella åtgärderna vid Korsvägen som berör getlav. Åtterrapporeringen utgör ett viktigt underlag vid kommande dispensprövning.

#### Tillståndsplikt vattenverksamhet

Planen medger anläggningar under mark som till exempel cykelparkering och gångtunnel under mark. Länsstyrelsen vill upplysa om att arbeten under grundvattennivån kan göra att det krävs bortledning av grundvatten. Bortledning av grundvatten är en vattenverksamhet som normalt kräver tillstånd enligt 11 kap. Miljöbalken. I det fall anläggningarna medför en tillståndspliktig grundvattenbortledning bör det förtydligas om de omfattas av det tillstånd enligt miljöbalkens 11 kap som Trafikverket söker eller ej. Trafikverkets ansökan om tillstånd för vattenverksamhet omfattar exempelvis inte gångtunneln till Svenska Mässan.

#### Fornlämningar

Fornlämning RAÄ Göteborg 500 (landeriträdgården), som ligger i direkt anslutning till plangränsens västra del, ska finnas markerad på plankartan.

#### **Behovsbedömning**

Kommunen bedömer att förslaget innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt. Samråd har hållits med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning enligt 6 kap. 11-18 §§ miljöbalken.

Detta yttrande har arkitekt Nirmala Blom-Adapa beslutat och planhandläggare Anna Hendén föredragit. I den slutliga handläggningen har även funktionschef Nina Storsveen, Helena Irenesson, Jan Ottander, Lena Emanuelsson, Rebecka Thorwaldsdotter, Patrik Jansson, Robert Ernstsson och Sigrid Häggbom från Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, deltagit.

Nirmala Blom-Adapa

Anna Hendén

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2016-05-11  
Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2016-05-16

Kopia till:

SGI  
Trafikverket

Länsstyrelsen/  
Naturavdelningen, Helena Irenesson  
Miljöskyddsavdelningen, Robert Ernstsson  
Kulturmiljöenheten, Jan Ottander, Lena Emanuelsson  
Enheten för samhällsskydd och beredskap, Rebecka Thorwaldsdotter, Patrik Jansson  
Vattenavdelningen, och Sigrid Häggbom  
Samhällsbyggnadsenheten, Nina Storsveen



Ärendenummer  
TRV 2016/31992  
Ert ärendenummer  
0638/11

Dokumentdatum  
2016-05-11  
Sidor  
1(4)

Göteborgs stad  
Stadsbyggnadskontoret  
[sbk@sbk.goteborg.se](mailto:sbk@sbk.goteborg.se)

Kopia till:  
Diariet – Avslut

Länsstyrelsen Västra Götalands län  
Samhällsbyggnadsenheten  
[vastragotaland@lansstyrelsen.se](mailto:vastragotaland@lansstyrelsen.se)

## Trafikverkets synpunkter angående detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning inom stadsdelarna Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborg

Göteborgs Stad har översänt rubricerat ärende daterad 2016-04-06 till Trafikverket för samråd.

### Ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av Station Korsvägen, en av de tre stationerna i järnvägstunneln Västlänken, med tillhörande byggrätter både under och ovan mark.

Västlänken är en planerad tågtunnel under Göteborg, med stationer vid Göteborgs Central, Haga samt Korsvägen, som kommer förbättra kapaciteten i järnvägssystemet. Västlänken är utpekad som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § miljöbalken och är av särskild regional betydelse.

Järnvägsplanen för Västlänken har varit ute på granskning under 2014-2015 och beräknas vinna laga kraft under 2017. En järnvägsanläggning får inte byggas i strid mot detaljplan enligt lag om byggande av järnväg 1 kapitlet 1§ samt 4§. Detaljplanen behöver med anledning av det granskas för att bedöma om alla åtgärder enligt järnvägsplan är planenliga eller ej.

### Trafikverkets synpunkter

#### Trafik

Göteborgs Stad har tagit fram ett trafikförslag för Korsvägen som medför att det inte längre kommer att vara möjligt för bilister att passera Korsvägen från Skånegatan till Södra vägen. Intentionen är att förbättra framkomlighet och tillgänglighet till platsen för gående och cyklister.

Kommunen planerar att minska kapaciteten i gatunätet vid Korsvägen för att bilister ska välja andra vägar eller byta transportsätt. Det är positivt att kommunen arbetar för att minska biltrafiken i området och förbättra tillgängligheten för fotgängare och cyklister, men det måste samtidigt säkerställas att det inte leder till trafikfarliga situationer på väg E6 genom köer ut på ramperna vid Örgrytemotet.

Kommunen föreslår att biltrafiken ska ta alternativa vägar för att inte trafikera Korsvägen. Förslaget kan enligt kommunen medföra en ökad trafik på andra platser i

staden. En av de alternativa vägar som kommunen pekar ut är Kallebäcksmotet. Trafikverket har tidigare påpekat att motet är hårt belastat och inte klarar en ökad trafik. Idag uppstår köer - under de mest högbelastade timmarna - på avfartsramperna från väg E6 och väg 40. Köer som sträcker sig ut på väg E6 respektive väg 40. Även om Trafikverket arbetar för att motet ska byggas om finns det i dagsläget vare sig beslut att motet ska byggas om eller finansiering för en ombyggnad.

Trafikverket behöver ytterligare underlag för att kunna ta ställning till trafikutformningen. Kommunen behöver redovisa på ett tydligt sätt hur förslaget kommer påverka väg E6 samt Örgrytemotet, Kallebäcksmotet, Ullevimotet och Lackarebäcksmotet. Trafikverket anser att det behövs ett fördjupat samråd angående trafikutformningen runt Örgrytemotet.

Trafikverket har även tidigare yttrat sig över Stadsutvecklingsprogrammet vid Korsvägenområdet (TRV 2016/11243 daterat 2016-03-21). Trafikverket påpekade då att det inte finns några planer på att bygga om Örgrytemotet och att motets nuvarande funktion måste säkerställas.

#### *Avvikelse från järnvägsplanen*

Trafikverket noterar en viss avvikelse i förhållande till järnvägsplanen i form av stationsuppgångarnas lägen. Eftersom detaljplanen och järnvägsplanen måste stämma överens kan det innebära att järnvägsplanen behöver ändras vilket kan komma att påverka tidsplanen.

Trafikverket noterar även att en av de lanterniner, som planeras för att möjliggöra dagsljus i tunneln, ligger utanför plangränsen. Trafikverket anser att kommunen måste säkerställa att lanterninerna får planstöd och att plangränsen justeras eller på annat vis redovisa hur frågan avses lösas.

#### *Planbestämmelser*

Trafikverket anser att följande planbestämmelse är för detaljerad: *"Åtgärder under mark ovanpå tunneltak så som schaktning, spontning, pålning och borrhning får inte utföras så att järnvägstunneln skadas"*. Även åtgärder vid sidan av tunneltaket behöver beakta järnvägstunneln. Trafikverket föreslår att planbestämmelsen i stället ändras till: *"Byggnation, anläggningar och andra markåtgärder vid järnvägen, får inte utföras så att järnvägstunneln eller järnvägen skadas eller påverkas negativt."*

Trafikverket ser fram emot fortsatt diskussion kring lämpliga planbestämmelser.

#### *Stomljud*

På plankartan återfinns en planbestämmelse avseende stomljud som avser bostäder. Inom planområdet tillåts inga bostäder och Trafikverket undrar över behovet av planbestämmelsen.

När det gäller stomljud tar Trafikverket hänsyn till befintlig bebyggelse. I fråga om den planerade bebyggelsen anser Trafikverket att Staden genom en planbestämmelse ska säkerställa att den tillkommande bebyggelsen klarar de projektspecifika värden för stomljud som anges i planbeskrivningen.

En planbestämmelse gällande stomljud bör även redovisa om värdena avser maximala ljudnivåer *slow* eller *fast*. De projektspecifika värdena kring stomljud för Västlänken avser maximala ljudnivåer *slow*.

### *Utrymning*

Staden behöver i detaljplanen verifiera att antalet uppgångar från stationen är tillräckligt för att utrymning från eventuella framtida verksamheter på mellanplan ska kunna tillgodoses.

### *Genomförandetid*

Under Västlänkens byggtid kommer flera trafikomläggningar vid Korsvägen att krävas. Trafikverket ser att det kan bli svårt att anlägga exempelvis gångtunneln under samma tidsperiod som Västlänken anläggs eftersom detta skulle medföra ytterligare omläggningar av trafiken.

Trafikverket anser att det behöver upprättas avtal mellan Liseberg, Universeum, Staden och Trafikverket för att säkerställa att Trafikverkets arbete med Västlänken inte hindras eller fördyras av övriga planerade byggrätter eller markarbeten i området. Även genomförandetiden för de byggrätter som godkänns genom planbestämmelsen som anger att 3 % av platsmark får bebyggas behöver avtalas. Trafikverket anser att Staden och Trafikverket behöver fördjupat samråd angående dessa frågor.

### *Avtal*

Trafikverket noterar att Göteborgs Stad föreslår att avtal ska tecknas mellan Göteborgs Stad, Trafikverket och Svenska Mässan angående ansvar för och ägande av olika delar av gångtunneln samt uppgång. Trafikverket bedömer att Trafikverket endast behöver teckna avtal med Göteborgs Stad angående gångtunneln mot Svenska Mässan.

Trafikverket noterar att diskussioner pågår mellan Göteborgs Stad och Lisebergs AB gällande ansvar för byggrätten i östra delen. Trafikverket anser att även Trafikverket borde vara med som part gällande ansvar för byggrätten eftersom det är Trafikverket som ansvarar för stationsuppgången.

### *Dispenser och tillstånd*

Trafikverket anser att första meningen under rubriken *Dispenser och tillstånd* bör förtydligas. Trafikverket avser endast ansöka om miljötillstånd enligt 9 kap och 11 kap gällande järnvägsanläggningen. Övriga åtgärder utmed järnvägstunneln, som inte Trafikverket ansvarar för, ingår inte i ansökan. Exempelvis ansöker inte Trafikverket om miljötillstånd för gångtunneln.

### *Stationsuppgången vid Johannebergsgatan*

Enligt planbeskrivningen har ett detaljplanearbete påbörjats för en förändrad lokalisering av den västra uppgången från Stations Korsvägen där en plats i korsningen Olof Wijksgatan/Johannebergsgatan studeras. Om järnvägsplanen inte stämmer överens med detaljplanen kan järnvägsplanen behöva förändras vilket kommer påverka tidsplanen. Samråd behöver ske mellan Staden och Trafikverket angående en eventuell förändrad lokalisering.

### *Redaktionella kommentarer*

Trafikverket saknar en rubrik avseende *Fastighetsrättsliga konsekvenser*. På sidan 66 i planhandlingarna hänvisas till en sådan rubrik som inte återfinns.

Trafikverket anser att kartan på sidan 20 över *Gällande detaljplaner som påverkas av föreslagen detaljplan Korsvägen* kan förtydligas. Trafikverket föreslår att även *Ändring av detaljplaner (ÄDP) för järnvägstunneln Västlänken* skulle kunna återfinnas på kartan.

Ärendenummer  
TRV 2016/31992  
Ert ärendenummer  
0638/11

Dokumentdatum  
2016-05-11  
Sidor  
4(4)

Trafikverket anser att det behövs fördjupat samråd innan detaljplanen går vidare för granskning och Trafikverket ser fram emot fortsatt samverkan kring ovan nämnda synpunkter.

Med vänlig hälsning

Barbro Gabrielsson  
Samhällsplanerare

Hanna Dahlqvist  
Samhällsplanerare



Datum  
2016-05-16

Beteckning  
5.2-1604-0251

Ert datum  
2016-04-05

Er beteckning  
402 12702-2016

Vår referens / Regionkontor Göteborg  
David Schälén

Länsstyrelsen Västra Götalands län  
[vastragotaland@lansstyrelsen.se](mailto:vastragotaland@lansstyrelsen.se)

## Detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning inom stadsdelen Heden, Johanneberg och Lorensberg, Göteborgs Stad

### Yttrande över samrådshandling daterad mars 2016

Statens geotekniska institut (SGI) har från Göteborgs Stad erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggand av Station Korsvägen med tillhörande byggrätter både under och ovan mark.

### Underlag:

- Planbeskrivning med tillhörande plankarta upprättad av Göteborgs Stad, daterad mars 2016
- Geoteknisk PM Station Korsvägen, SWECO daterad 2014-09-19

### SGI:s överväganden

SGI noterar att det enligt plankartan tillåts ny byggnation ovan mark längs planområdet östra gräns. I denna del av planområdet finns i dagsläget, enligt utförd bergteknisk besiktning, en förstärkt bergskärning. Eftersom planens genomförande troligtvis innebär att bergslänten förändras/påverkas i samband med ny byggnation anser SGI att en bergteknisk besiktning bör utföras efter att bergytan har påverkats för att kontrollera behovet av eventuella förstärkningsåtgärder. Detta bör också tydliggöras i planhandlingarna.

Vidare framgår det av kommunens detaljerade jordartskarta att slänten sydost om Johannebergs landeri ligger inom ett område som bedöms bestå av lera. Släntens stabilitet är inte klarlagd i översänt underlagmaterial och således inte om stabiliteten är tillfredställande eller ej. Dessutom är det oklart om planområdet påverkas av en eventuell skredhändelse i denna slänt. Vidare är det inte beskrivet om detta område kommer, inom ramen för arbetet inom västlänken station Korsvägen, att förändras och om detta leder till att stabilitetssituationen ändras. SGI anser därför att släntens stabilitet behöver klarläggas i det fortsatta planarbetet och att det tydliggörs hur släntens stabilitet påverkar planens lämplighet.

Sammanfattningsvis ser SGI att det kvarstår frågeställningar beträffande geotekniska säkerhetsfrågor som behöver klarläggas i det fortsatt planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt lämpligt sätt säkerställas i planhandlingarna och på plankartan.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Myndighetsfunktionen

  
David Schälén

---

Statens geotekniska institut

Huvudkontor

Besöksadress: Olaus Magnus väg 35  
581 93 LINKÖPING  
Tel 013-20 18 00  
Fax 013-20 19 14

Regionkontor Göteborg

Besöksadress: Hugo Grauers gata 5B  
Postadress: 412 96 GÖTEBORG  
Tel 031-778 65 60  
Fax 031-778 59 40

Bankgiro 5211-0053  
Org nr 20 21 00-0712  
E-post [sgi@swedgeo.se](mailto:sgi@swedgeo.se)