



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

Datum: 2019-03-08

Diarienummer: 0638/11

Christian Bruce

Telefon: 031-368 19 14

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

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

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 21 juni 2017 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samråds-krets, bilaga 1, under tiden 23 augusti 2017 – 13 september 2017.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under tiden 23 augusti 2017 – 13 september 2017. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Totalt har ca 120 yttranden inkommit till Stadsbyggnadskontoret. Det största antalet in-vändningar rör natur- och kulturmiljöer på och i anslutning till Korsvägen, samt kritik mot Västlänken som helhet.

Ett stort antal personer har lämnat samma yttrande som föreningen Trädplan har skickat in, vilket till stor del berör projektets påverkan på naturvärden. I övrigt har flera fastig-hetsägare och boende framfört kritik mot Västlänken som helhet, där projektet ifråga-sätts med hänvisning till bl.a. kostnader, nytta, placering av stationer, möjliga alternativ, miljöpåverkan, påverkan under byggtid, bristfälliga planeringsunderlag och resandepro-gnoser samt risker såsom sänkta grundvattennivåer och sättningar.

Dessa generella synpunkter har besvarats under de tematiska svaren nedan.

Länsstyrelsen har framfört att den föreslagna omdaningen av Korsvägen ses som positivt, men bedömer samtidigt att ett flertal frågor måste hanteras innan detaljplanen kan accepteras. Detta gäller påverkan på riksintresse för väg E6, risker avseende översvämning, samt möjlighet till utrymning från stationen. Frågorna har beaktats genom ytterligare utredningar och ändringar i planhandlingarna. Efter granskning har avstämning skett mellan staden, Länsstyrelsen och Trafikverket angående planförslagets påverkan på väg E6, vilket har utmynnat i att trafikförslaget kvarstår.

Sedan granskningen har ett nytt fördjupat gestaltningsprogram för Korsvägen tagits fram.

Kvarstående erinringar finns från fastighetsägare och boende som anser att projekt Västlänken inklusive station Korsvägen bör stoppas och att andra alternativ bör utredas. Station Korsvägens lokalisering, inklusive byggrätten för stationen under mark och möjligheten för uppgångar, är redan fastställd i den lagakraftvunna detaljplanen för järnvägstunneln, samt genom den lagakraftvunna järnvägsplanen. Detaljplanen för station Korsvägen hanterar främst utformningen av Korsvägen ovan mark, utifrån de förutsättningar som givits av ovan nämnda planer. Synpunkter som gäller frågor som ligger utanför aktuell detaljplans omfattning, bl.a. alternativa lösningar för Västlänken, Västlänkens nytta, Västlänkens kostnad som helhet, kapacitet, restider, prognoser om resande mm, ligger utanför ramen för aktuell detaljplan. Svenska Mässan önskar att den möjliga framtida gångtunneln mellan mässan och stationens mellanplan markeras ut särskilt i plankartan, vilket inte har införts då gångtunneln är planenlig även utan en sådan bestämmelse. Trädplan har även kvarstående synpunkter angående placering och byggnadshöjder gällande mittuppgången samt östra uppgången. Föreningen Trädplan har därutöver kvarstående synpunkter gällande flera av de yrkanden som framförs i yttrandet, bl.a. att Västlänken, station Korsvägen inte ska byggas.

De största justeringarna sedan granskningen är:

- Planbestämmelse angående översvämningssäkring av cykelnedfart har införts
- Höjdsättning för allmän plats inom planområdet har justerats marginellt
- För ökad flexibilitet har användningen "Centrum" justerats för att gälla även ovan mark för byggrätten norr om Universeum
- E-området i södra delen av planområdet har utökats något och höjts med 0,5 meter
- Utredningar rörande skyfall och utrymning har tillkommit
- Ett nytt fördjupat gestaltningsprogram har tagits fram
- Illustrationskartan har uppdaterats med illustration från gestaltningsprogrammet
- Planbeskrivningen har uppdaterats i de avsnitt som berörs av ovanstående ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med dessa ändringar är lämpligt att anta planförslaget.

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. Övriga handlingar kan erhållas från Trafikverket.

Övergripande kritik till projektet Västlänken

En stor del av inkomna privatpersoners yttranden under granskningstiden har varit övergripande kritik till projektet Västlänken.

Efter granskningen av detaljplan för station Korsvägen genomfördes har flera domstolsprocesser gällande Västlänken avslutats. Dessa processer kommenteras kort nedan.

Västlänkens sträckning och stationslägen har hanterats inom detaljplan samt ändring av detaljplan för järnvägstunneln Västlänken, den s.k. linjeplanen, samt även i järnvägsplanen för Västlänken och Olskroken planskildhet. Järnvägsplanen fastställdes i april 2016 och har vunnit laga kraft i juni 2017, då regeringen beslutade att avslå de överklaganden som kommit in. Regeringens beslut överklagades till Högsta Förvaltningsdomstolen, som 2018-10-09 meddelade att Regeringens beslut ska stå fast.

Detaljplanerna för järnvägstunneln vann laga kraft 2018-02-23 då Mark- och miljööverdomstolen beslutade att inte bevilja prövningstillstånd.

Station Korsvägens lokalisering, inklusive byggrätten för stationen under mark och möjligheten för uppgångar, är därmed fastställd i den lagakraftvunna detaljplanen för järnvägstunneln, samt i järnvägsplanen. Bygget för Västlänkens delprojekt Korsvägen är påbörjat. Detaljplanen för station Korsvägen hanterar främst utformningen av Korsvägen ovan mark, utifrån de förutsättningar som givits av ovan nämnda planer. Synpunkter som gäller frågor som ligger utanför aktuell detaljplans omfattning, bl.a. alternativa lösningar för Västlänken, placering av stationer, Västlänkens nytta, Västlänkens kostnad, kapacitet, restider, prognoser om resande m.m., kommenteras därför inte vidare i detta granskningsutlåtande. För mer läsning hänvisas till handlingar kopplade till järnvägsplanen, inklusive förstudier och övriga inledande utredningar, som finns att läsa på Trafikverkets hemsida: www.trafikverket.se/vastlanken. Handlingar tillhörande detaljplanerna för linjen finns att läsa på goteborg.se/planochbyggprojekt, samt är tillgängliga på Stadsbyggnadskontoret.

För att kunna påbörja bygget av Västlänken, inklusive station Korsvägen, krävdes även en miljödom. Mark- och miljödomstolen tog i januari 2018 ställning till hur bygget av Västlänken påverkar omgivningen ur ett miljöperspektiv enligt miljöbalken, och fastställde villkoren för projektets genomförande. I domen ingår villkor för bl.a. buller, vibrationer, påverkan på träd och inläckage av grundvatten. Domen finns att läsa på <http://www.vanersborgstingsratt.domstol.se/Vastlanken/>.

Miljödomen överklagades till Mark- och miljööverdomstolen. Mark- och miljööverdomstolen meddelade 2018-05-14 att Trafikverket får verkställighet, vilket innebär att bygget kan påbörjas innan miljödomen har vunnit laga kraft. Mark- och miljööverdomstolen kom fram till att det fanns skäl att ge prövningstillstånd endast såvitt avser villkor för luftburet buller och stomljud. Mark och miljödomstolens dom står därför fast i övriga delar. Domen finns att läsa på: <http://www.markochmiljooverdomstolen.se/Ny-heter--pressmeddelanden/Jarnvagsprojektet-Vastlanken-i-Goteborg-far-paborjas/>

Mark- och miljööverdomstolens dom överklagades till Högsta Domstolen som 2019-02-01 meddelade att prövningstillstånd inte ges. Miljödomen har därför vunnit laga kraft.

Påverkan under byggtid

Byggnation av järnvägsanläggning

I många yttranden lyfts störningar och påverkan som uppstår under projektets byggtid. Byggtiden som avser järnvägsanläggningen hanteras av Trafikverket. Trafikverkets entreprenör följer de krav på utförandet avseende buller och andra störningar samt hänsyn till kulturmiljön som ställs i järnvägsplanen, miljödomen och lagstiftningen.

I järnvägsplanen redovisas principiella tekniska lösningar, en möjlig etappvis utbyggnadsordning samt vilka ytor som kan komma att användas under byggtiden för byggbodar, ytor för arbetsfordon etc. Detaljlösningar har tagits fram i förfrågningsunderlaget och bearbetas av Trafikverkets entreprenör inför byggnation.

Trafikverket och Göteborgs Stad samverkar under byggskedet för att upprätthålla tillgänglighet och framkomlighet samt minimera påverkan på boendekvalitet i närheten av byggarbetsplatserna.

Trafikverket ansvarar för att förhandla och skriva erforderliga avtal med de fastighetsägare och nyttjanderättshavare som berörs av järnvägsplanen.

De mest påtagliga och största störningarna på stadsmiljön kring station Korsvägen uppkommer främst under byggnation av betongtunneln. På grund av det öppna schaktet uppstår en långvarig påverkan på trädmiljöer, trots att så mycket som möjligt görs för att skydda träd på plats, flytta tillfälligt eller permanent och möjliggöra återplantering. Påverkan när det gäller störningar som buller, damning, byggtransporter är övergående, men arbetena kommer att pågå i olika etapper under flera år.

Trafik under byggtid

Göteborgs Stad har kontinuerlig samverkan med Trafikverket kring trafik som påverkas av byggarbetsplatserna. Under byggnation kommer trafiken att påverkas med avstängningar, omläggningar, tillfälliga hållplatser. Ambitionen är att upprätthålla tillgänglighet till samhällsfunktioner och god framkomlighet för alla trafikslag med fokus på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, utryckningsfordon, leveranser.

Geoteknik och byggnation i schakt

I Trafikverkets miljöansökan beskrivs byggmetoder i jord. Generellt kommer schakt i lera utföras inom temporära stödkonstruktioner ned till grundläggningsnivå. Från den nivån anläggs sedan betongtunnelkonstruktionen. När tunneln är klar återfylls schakten och markområden ovan tunneln återställs. Djupa jordschakter kommer i huvudsak att utföras inom täta stödkonstruktioner. Stödkonstruktionen syftar dels till att säkerställa schaktstabiliteten och minska deformationer, dels till att begränsa inläckaget till schaktgropen och därmed minska risken för oönskade grundvattennivåsänkningar i området utanför schaktgropen.

Buller, stomljud, vibrationer och luft

Riktvärden för luftburet buller, stomljud och vibrationer har fastställts i miljödomen. Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket att utföra kontroller av buller och vibrationer. 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. En utgångspunkt i projektet är att byggtransporter ska ske med så liten påverkan som

möjligt för boende i staden. Därför har föreslagna transportvägar valts med utgångspunkt att transporterna ska undvika mindre gator med bostadsbebyggelse samt nå det övergripande vägnätet så fort som möjligt. På större vägar späds lastbilarnas ljudbidrag ut med övrig trafik och ger då ett mindre tillskott till den totala bullernivån. Byggtransporter kan förekomma även under tider med lite övrig trafik och kan då upplevas som särskilt störande för boende. Vid tunneldrivningen av alla bergtunnlar finns risk för att det kommer att uppstå höga stomljuds nivåer inom bostäder och lokaler i närheten. Nivåerna varierar beroende på hur nära marken tunneln går, bergförhållanden, grundläggning och byggnadsstomme för hus samt hur omfattande arbetena är på varje plats. Trafikverket ställer krav på att entreprenören håller rent, vidtar dammningsbekämpande åtgärder, har krav på fordon och arbetsmaskiner, planerar transportvägar för fordon, mäter luftkvalité direkt utanför schakten och har ett utarbetat åtgärdsprogram för luft som följs upp. Trafikverket har inga krav på filterbyte och utför först och främst dessa proaktiva åtgärderna.

Grundvatten

I miljödomen finns villkor, åtgärder och krav som ska följas så att byggnader, kultur- eller naturvärden inte skadas på grund av grundvattenavsänkning. Sättningsskador kan bland annat uppstå till följd av grundvattensänkning. Trafikverket har tagit fram ett kontrollprogram för grundvatten som beskriver åtgärdsnivåer som bland annat är anpassade efter nivån på byggnaders rustbäddar. Dels till följd av rötskador på trägrundläggningar, dels till följd av så kallade konsolideringssättningar i leran. I projekteringsskedet utformar Trafikverket anläggningen så att icke acceptabla skador på omgivningen till följd av grundvattenpåverkan undviks. Under byggskedet kommer även skyddsåtgärder att vidtas för att skador på kringliggande känsliga fastigheter ska kunna undvikas.

Besiktningar och dolda fel

Trafikverket kommer att genomföra besiktningar och mätningar både före, under och efter arbetenas genomförande för att styra produktionen under byggandet av Västlänken. Inför byggskedet kommer noggranna utredningar och riskbedömningar att genomföras med hänsyn till arbetenas påverkan på omgivande byggnader och mark. Under byggskedet görs kontrollmätningar av olika parametrar som till exempel markrörelser, vibrationer och grundvattennivåer för att anpassa produktionsmetoder och skyddsåtgärder.

Mätvärden kommer kontinuerligt att jämföras med de uppsatta larm- och åtgärdsnivåerna. På detta sätt ges möjlighet att styra produktionen så att skador inte uppkommer.

Trafikverket försöker syna så många ytor som möjligt men flyttar inte på tyngre möbler och dylikt. De ytor som man inte kommer åt att besiktiga noteras som dolda/delvis dolda. Om det vid efterbesiktningen har uppstått några förändringar från tidigare besiktningar så kommer Trafikverket att göra en utredning för att ta reda på om det finns ett orsakssamband mellan uppkomna förändringar och utbyggnaden av Västlänken. Äldre skador som dokumenterats före byggstart ersätts inte av Trafikverket.

På motsvarande vis kommer man hantera de dolda och delvis dolda ytor som man i förbesiktning inte kommer åt. Finns det exempelvis en spricka på en vägg som man inte kommit åt att besiktiga vid förbesiktningen så kommer Trafikverket även där behöva utreda om denna spricka kan ha ett orsakssamband med Västlänken.

Provtryckning av eldstäder utförs vid förbesiktningen som görs strax innan byggstart. Omfattning av vilka eldstäder som ska provtryckas pågår. Trafikverket samlar in uppgifter om eldstäder från skorstensfejarmästarregistret och får här uppgifter om eldstäder är i bruk eller inte.

Skador/intrång på fastigheter samt ersättning till fastighetsägare

Flertalet fastighetsägare vill försäkra sig om att projektet ansvarar för eventuella skador på fastigheter som projektet kan medföra.

Grundprincipen är att berörda fastighetsägare, tomträttshavare och nyttjanderättshavare ska vara ekonomiskt skadelösa under och efter järnvägsbygget och att Trafikverket hanterar inträngs- och ersättningsfrågor utifrån gällande lagstiftning.

Inom detaljplanens område kommer denna att medge bildandet av nya fastigheter. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att den föreslagna markanvändningen är den långsiktigt mest lämpliga, i enlighet med de vägningar mellan intressen som ska göras enligt Plan- och bygglagen. Ett genomförande av detaljplanen går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av marken enligt bestämmelserna i miljöbalken och med hänsyn till riksintressen. Detaljplanens genomförande orsakar inte i sig några skador för enskilda.

Formerna för skaderegleringen med hänsyn till påverkan från grundvattenbortledning har bemötts i miljödomen.

Trafikverkets ansvar kan innebära att de utför förebyggande åtgärder, åtgärda skador som uppkommit eller ersätter fastighetsägare, både vad avser värdeminskning på fastigheter, skador, tillfälliga intrång och störningar. Ersättningen för intrång på fastigheter kan antingen överenskommas i avtal mellan Trafikverket och fastighetsägare eller beslutas i lantmäteriförrättning. Både före, under och efter byggtiden kommer Trafikverket utföra kontroller av grundvattennivåer, sättningsskador mm. Man inhämtar också information om grundläggning mm för fastigheter som kan beröras av byggnationen.

Själva bygget av Västlänken kan upplevas som störande. I vissa fall kommer Trafikverket att kunna erbjuda ersättningsboende under begränsad tid. Även skador i form av påverkan på verksamhet, till exempel genom minskad tillgänglighet, kan uppkomma. Några yttrande kräver kompensation för en eventuell värdeminskning som de menar att störning under byggtid skulle kunna medföra. Hantering av frågan om störning under byggtid hanteras av Trafikverket. Trafikverket kommer under byggtiden att ha en särskild funktion för skadehantering för att fastighetsägare, hyresgäster enkelt ska kunna ta kontakt gällande skadefrågor och negativ påverkan. En näringsidkare som anser sig ha en skada till följd av Västlänkens byggnation ska anmäla detta till Trafikverket. Trafikverket kan komma att ersätta exempelvis inkomstbortfall om orsakssamband finns mellan skadan och projektet samt om skadan är ersättningsgill. Trafikverket följer det regelverk som finns, men en viss påverkan som med många andra byggprojekt är något som en verksamhet får tåla.

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.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetskontoret tillstyrker förslaget till detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning.

Fastighetsnämnden godkänner inte genomförandefrågorna då ett antal frågor av betydelse för genomförandet återstår att avtala mellan Trafikverket och Göteborg Stad. Beslutsunderlag gällande ekonomi och genomförande kommer sammanställas av Stadsledningskontoret inför beslut om såväl detaljplan som genomförandeavtal i Kommunstyrelsen/Kommunfullmäktige. Ovanstående innebär att Fastighetsnämnden inte godkänner genomförandefrågorna i granskningsskedet utan dessa hanteras istället av Kommunstyrelsen/Kommunfullmäktige.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

2. Trafiknämnden

Arbetet med detaljplan för Västlänken, station Korsvägen med omgivning har pågått sedan år 2012. Trafikkontoret har varit delaktigt under hela arbetets gång och haft stor möjlighet att påverka planförslagets utformning. Trafikkontoret står bakom planförslaget i sin helhet.

Alla fördjupade studier som genomförts sedan samrådet har bidragit till att liggande planförslag är en mycket genomarbetad kompromiss utifrån alla de anspråk som finns på platsen, både trafikantanspråk och övriga anspråk.

Tilläggsyrkande följer nedan:

Målbild Koll2035 anger i "Utblick 2050" att planskild spårtrafik (Stadsbana) kan bli aktuellt i stråket från Skånegatan ner mot Mölndal/Chalmerstunnel. Denna åtgärd kan komma att behöva tidigareläggas och kan därmed bidra till att minska konflikterna mellan trafikslagen på Korsvägen samt att öka kapaciteten. Även om Målbild Koll2035 inte är beslutad är det viktigt att det fortsatta arbetet vid Korsvägen inte omöjliggör en sådan framtida utveckling.

Det avfärdade förslaget att möjliggöra för spårvagn från Örgryte att svänga söderut mot Chalmerstunneln behöver fortsatt beaktas.

Utformningen av cykelinfrastrukturen behöver fortsatt säkerställas bl a vad gäller bredd på cykelbanor samt genhet t ex för cykling från Mölndal mot Skånegatan (där utformningen idag kräver en viss omväg för cyklisten).

Kommentar:

Stadsbana har inte varit en förutsättning under arbetet med att ta fram en trafiklösning för Korsvägen. Detaljplanen omöjliggör dock inte en stadsbana ovan mark då det i samtliga stråk mellan Skånegatan, Örgrytevägen och Södra vägen är allmän plats och inga byggrätter. En stadsbana under mark får passera under Västlänken och huruvida detta är möjligt är inget som har utretts inom ramen för aktuell detaljplan.

Spårkoppling mellan Örgrytevägen och Södra Vägen söderut (Lisebergslänken) har under hösten 2016 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 spårlösningar 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 olösbar 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.

Cykelbanorna är fyra meter breda och dubbelriktade runt hela Korsvägen. Detta möjliggör gena och snabba förbindelser i alla riktningar. I många relationer ger detta också möjlighet till flera vägval för cyklisterna. I relationen mellan Södra vägen (mot Mölnadal) och Skånegatan tar cykelbanan en längre väg för att ta sig förbi det östra hållplatsläget. Anledningen till detta är att fotgängare och resenärer prioriteras, vilket innebär att hållplatslägena har placerats mitt på Korsvägen så att byten mellan spårvagn, buss och tåg blir så effektiva och gena som möjligt. Ett mycket stort antal resenärer förväntas byta mellan de två hållplatslägena, med mycket stora gångflöden i maxtimmarna. Cykelbanan bör därför inte placeras rakt genom detta flöde, utan cyklisterna får cykla runt hållplatsläget. Det är dock möjligt att cykla över torgytorna, precis som på andra torg i Göteborg såsom Drottningtorget, men främst utanför maxtimmarna.

3. Kulturnämnden

Detaljplanen innebär att Korsvägens östra sida till stor del bebyggs och att den gröna kontakten minskar, vilket är negativt för den historiska gröna kopplingen mellan bergen på västra och östra sidan och landerimiljöerna Johanneberg och Liseberg.

Den gröna kopplingen är mycket betydelsefull att värna både ur ett upplevelseperspektiv och ur ett kulturhistoriskt perspektiv. För Korsvägen, som plats och knutpunkt, är det angeläget att historiska stråk, riktningar och siktlinjer bevaras liksom platsens triangulära rumslighet.

I samrådsskedet framförde förvaltningen att samtliga byggrätter på den östra sidan av Korsvägen bedöms som problematiska utifrån kulturmiljöperspektiv och innebär en visuell barriär istället för en förbindelse mellan de båda gröna bergsryggarna vid Johannebergs landeri och Liseberg. Den östra byggrätten har sedan samrådet justerats något genom en rakare avslutad sydfasad. Byggnadshöjden har höjts från 15 till 21,5 meter. Justeringarna innebär ingen skillnad i den bedömda stora påverkan av planförslaget. Synpunkten kvarstår i granskningsskedet.

Grönskan på Korsvägen stärks dock i och med att planbestämmelser för planteringar har införts i plankartan, vilket ses som en positiv förändring i granskningsskedet.

Planförslaget bedöms påverka upplevelsen av Korsvägen som öppen plats med fria siktlinjer och vyer genom en ny byggrätt centralt på Korsvägen. Det är svårt att utifrån planhandlingen bedöma huruvida värdefulla siktlinjer bibehålls i och med planförslaget och hur tillkommande mittuppgång kommer att påverka siktlinjer och vyer på platsen,

bland annat i relation till Johannebergs landeri. Platsens triangulära form bibehålls i detaljplanen vilket ses som positivt ur ett historiskt perspektiv.

Förutom effekterna av denna detaljplan beräknas flera kommande förändringar medföra kumulativa effekter på kulturmiljövärdena genom dess samlade påverkan. De samlade effekterna av anslutande planer är svåra att bedöma då det saknas tillräckliga underlag för en sådan bedömning.

Hur trafikplatsen Korsvägen kan möta omgivande stadsmiljö och kulturmiljö är viktigt att hantera i kommande projekt och processer, så att de historiska och upplevelsemässiga kvaliteterna i miljön runt Korsvägen kan värnas.

Kulturmiljöbilaga till Miljökonsekvensbedömning för detaljplanen station Korsvägen bedömer att detaljplanen sammantaget innebär stora negativa konsekvenser för kulturmiljön, och kumulativa effekter genom anslutande projekt i området. Kulturförvaltningen delar denna bedömning.

Kommentar:

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 betonas också genom torgytan som föreslås, som möjliggör en plats för vistelse på ett annat sätt än idag. Befintlig detaljplan medger en byggrätt på 7 meter.

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.

Övriga synpunkter noteras.

4. Göteborg Energi AB Fjärrvärme

I handling gällande Detaljplan för Västlänken, station Korsvägen med omgivning har Göteborg Energi driftsatta fjärrvärmeledningar inom detaljplanerat område.

Pressbyrån på Korsvägen är idag ansluten till fjärrvärme, vid rivning av denna så måste fjärrvärmeabonnemanget sägas upp i god tid innan dessa arbeten startar. Observera att uppsägningstiden är 3 månader för permanent uppsägning av fjärrvärme.

I Skånegatan har vi en större ledning i höjd med Skånegatan 39, där vi kommer att ansluta nya ledningar för att försörja stationsbyggnaden samt kringliggande ny bebyggelse.

Göteborg Energi kommer att behöva passera Västlänken med fjärrvärmeledningar för att klara av att försörja den nybyggnation vid Eklandagatan/Södravägen som finns med i Stadsutvecklingsprogrammet för Korsvägenområdet daterat januari 2016 och Universeums planerade utbyggnad.

Universeum är anslutna till fjärrvärmenätet idag och deras servisledning ser ut att tangera den kvartersmark ni planerat in i Universeums sydvästra hörn. Om det visar sig att befintlig ledning är förlagd inom planerad kvartersmark så behöver vi planstöd för detta i planen. Exploatörerna ombeds kontakta Göteborg Energi för att diskutera eventuell fjärrvärmeanslutning, effektbehov och placering av framtida teknikutrymmen i vilka fjärrvärmecentralerna placeras. Kommande planerad bebyggelse har vi för avsikt att ansluta ifrån den befintliga fjärrvärmeledningen som vi idag har i Skånegatan.

Göteborg Energi vill medverka i möten avseende den förprojektering som Trafikkontoret utför parallellt i området kring Västlänkens station Korsvägen för att säkerställa att vi i framtiden har möjlighet att göra de kapacitetshöjande åtgärder som behövs på vårt fjärrvärmenät för att möta stadens framtida planer med ny bebyggelse för området i enlighet med Stadsutvecklingsprogrammet för Korsvägen.

I övrigt inget att erinra.

Kommentar:

Planstöd för ledningsrätt för servisledningar kommer inte att införas i detaljplanen.

Planering för ledningsomläggning har sedan granskningen av planförslaget genomförts i ett större utredningsarbete i samverkan med Trafikkontoret, Trafikverket och ledningsägare.

5. Göteborg Energi AB GEGAB

GEGAB har driftsatt gasledning i området. Driftsatta gasledningar ska beaktas i fortsatt planarbete.

Kommentar:

Planering för ledningsomläggning har sedan granskningen av planförslaget genomförts i ett större utredningsarbete i samverkan med Trafikkontoret, Trafikverket och ledningsägare.

6. Göteborg Energi AB Fjärrkyla

Fjärrkyla kommer troligtvis att ansluta till station Korsvägen som Trafikverket bygger. Anslutning kommer i så fall ske från Renströmsparken och vidare mot Korsvägen, beroende på effektbehov. Vi är därför i behov av ett U-område i väst/östlig riktning.

I övrigt inget att erinra.

Kommentar:

U-område läggs inte ut då ledningen planeras på allmän plats.

7. Göteborg Energi AB GENAB

GENAB har en hel del befintliga anläggningar så som kablar och transformatorstationer inom området för detaljplanen. De befintliga anläggningarna kommer att behöva flyttas på grund av exploateringsplanerna. Många av de befintliga ledningarnas läge är osäker i och med att de kommer att flyttas i Västlänk tunnelns byggnation som drivs av TrV.

Era planerade arbeten kommer i konflikt med de befintliga ledningarna, men som sagt det är bara TrV som vet vilka konflikterna blir i och med att ledningarna kommer att

flyttas i Västlänk tunnelns byggnation. För att kunna godkänna era planer måste GENAB :fa garantier att arbeten som ska utföras av er samordnas med TrV:s planer för Västlänk tunneln och dess projektering. Samordningen ska ske redan vid första planerings stadiet och sedan vidare hela vägen fram till utförandestadiet.

Även om elnätet delvis är väl utbyggt i området kommer det att krävas kapacitetshöjande åtgärder i samband med planens förverkligande. Det är önskvärt att ni i ert kommande planarbete tar hänsyn till GENAB:s behov av utrymme för ledningsstråk och nätstationer. Vi ser helst att nätstationerna placeras som fristående stationer, främst med hänsyn till magnetfältsproblematiken men även för vår tillgänglighet och möjlighet att snabbt kunna återställa elförsörjningen vid t.ex. ett kabelfel.

För både befintliga transformatorstationer 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:

Planering för ledningsomläggning har sedan granskningen av planförslaget genomförts i ett större utredningsarbete i samverkan med Trafikkontoret, Trafikverket och ledningsägare. Därutöver pågår separat arbete tillsammans med GENAB med flytt av transformatorstation till nytt läge.

E-områden finns reserverade på flera ställen inom planområdet.

8. Göteborgs Stads Parkerings AB

Göteborgs Stads Parkerings (Parkeringsbolagets) bedömning är att det kommer att vara en väl utformad lösning för bilparkeringar och angöring till stationen. Möjligheten att parkera bilar för de som bor i närområdet kommer att bli sämre men kan delvis kompenseras av kommande kollektivtrafikförstärkning på Korsvägen.

Eftersom antalet cykelparkeringar inte är klara i dagsläget förutom det underjordiska garaget med ca 500 platser behöver detta kompletteras till detaljplanen.

Enligt en utredningen som KomFram tagit fram kommer närmare 5 000 av parkeringsplatserna i centrala delarna av staden att tas bort till och med 2019. I arbetet med att skapa ersättningsplatser som försvinner har Heden samt Valhalla Parkering mellan Valhalla idrottsplats och Valhallabadet identifierats som platser där det planeras att byggas ersättningsplatser. Parkeringsbolaget vill därför uppmärksamma trafiknämnden på dessa platser för ersättningsparkering, så att nämnden, trots byggnationen av Korsvägen, säkerställer att dessa platser för ersättningsparkering blir tillgängliga.

Kommentar:

Placering av cykelparkeringar har utretts inom arbetet med det nya gestaltungsprogrammet. I programmet illustreras totalt 1000 cykelplatser, inklusive det underjordiska garaget. Mer detaljerade studier är dock nödvändiga.

Angående ersättningsplatser så har yttrandet vidarebefordrats till Trafikkontoret.

9. Kretslopp och vatten

I planbeskrivningen ska det redovisas hur avfallshanteringen är tänkt att ske. Det behöver nämnas lösning för Västtrafiks byggnad, mellanplanet och för byggnaden med den östra uppgången. Det kan stå kortfattat, ex ”hämtning av avfall ska hämtas från Västtrafiks byggnad på den västra sidan av byggnaden genom att sopbil kör upp på torgytan”.

Kretslopp och vatten anser inte att planen säkerställer lösningar på problematiken kring översvämningar som följd av skyfall. Se vidare under rubriken Skyfallshantering i detta yttrande.

Planbeskrivningen på sidan 73 under Gemensamhetsanläggningar eller Servitut bör kompletteras med följande information:

”En förbindelsepunkt per fastighet för vatten gäller även för 3D fastigheter, inom byggnaden bildas servitut mellan fastigheterna.”

Planbeskrivningen, sidan 98, under Kretslopp och vattennämndens inkomster och utgifter bör stycket om utgifter kompletteras med att förvaltningen även kan få utgifter för anslutningar av nya byggnader och dagvattenanläggningar.

Plankartan och Planbeskrivningen bör kompletteras med marknivåer för att skydda planområdet mot höga flöden i Mölndalsån. Se vidare under Höga vattennivåer i hav och vattendrag i detta yttrande.

Kommentar:

Avfallshanteringen för mellanplan är tänkt att ske med angöring nära den östra uppgångens norra fasad. Exakt utformning för angöring i detta läge är ett pågående arbete som kommer att stämmas av med Kretslopp och Vatten, som sedan kommer att detaljprojekteras, och redovisas inte i detalj i planhandlingarna.

Sedan granskningen har ett omfattande utredningsarbete gällande skyfallshantering genomförts och förslag på åtgärder har tagits fram i samarbete med Kretslopp och Vatten.

Planbeskrivning har kompletterats i enlighet med synpunkterna.

10. Park- och naturförvaltningen

Förvaltningens huvudsakliga synpunkter handlar om:

I granskningsskedet finns ingen färdig gestaltning för hur ett framtida Korsvägen ska se ut. Detta bör redovisas innan antagande för att säkerställa att Korsvägen blir en välkomnande mötesplats som en av Sveriges största bytespunkter. Korsvägen blir också många besökares första möte med Göteborg. Genom en sammanhängande gestaltning med såväl torgytor som grönska blir platsen välkomnande, tydlig och spännande.

Korsvägen är en strategiskt viktig plats för stadens grönstruktur eftersom platsen är en länk mellan angränsande grönstrukturer (Liseberg och Renströmsparken/Landeriträdgården). Det är därför 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).

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. Vid lokalisering av möjliga ledningslägen bör detta tas med i beaktande så ledningar inte omöjliggör trädplantering och en framtida, uppvoxen park som stärker parkstråket.

Idag finns det en mindre lektyta utanför Universeum. Denna 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 lek ersättas och utvecklas någonstans i närheten. Dock ligger den idag på kvartersmark och tillhör Universeum, men behov för detta finns oavsett vem som har hand om platsen.

I planförslaget finns det kvartersmark inritad mellan Universeums byggrätt och byggrätten vid Lisebergs nordvästra hörn. För att säkerställa en grön upplevelse av en offentlig

plats, som kopplar samman Lisebergs gröna miljöer med Korsvägen och trädgården kring Johannebergs landeri, bör det tydliggöras att den ska vara allmän tillgänglig om så är intentionerna (alltså inte får hägnas in) samt att tillräckligt jorddjup för träden tydliggörs.

Kommentar:

Ett gestaltungsförslag för Korsvägen har tagits fram under hösten 2017. Grönstrukturen och särskilt kopplingen mellan landerimiljöerna har varit en viktig aspekt i framtagandet av gestaltungsförslaget. Se gestaltungsprogrammet för mer information om gestaltungs-konceptet. Utformningen av Landeriparken hanteras i planarbetet för Universitetet och Renströmsparken.

Planering av ledningsomläggning har genomförts. Ett mål med planeringen har varit att så långt som möjligt samla ledningar i stråk och undvika begränsningar för trädplantering och övrig gestaltning av Korsvägen och kommande omdaning av Landeriparken.

Sedan tidigare har Universeum utbyggnadsmöjligheter på den del av tomten där lekplatsen idag ligger och om dessa realiserats 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, men placering anges inte i plankartan. Gestaltungsprogrammet föreslår en lektya på allmän plats framför Universeums idag outnyttjade bygggrätt, men detta måste utredas vidare.

Det finns inte lagstöd att genom planbestämmelse reglera att området mellan Universeum och östra uppgången inte får hägnas in, då området gränsar till omgivande kvartersmark.

11. Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten Storgöteborg har inget att erinra mot förslaget utöver tidigare remissyttranden.

Kommentar:

Tidigare yttrande har tagits i beaktande. Den nya föreslagna gestaltningen i gestaltungsprogrammet som togs fram under hösten 2017, efter granskningen, har stämts av med Räddningstjänsten.

12. SDN Centrum

Förvaltningen ser positivt på det omarbetade trafikförslaget och att barnperspektivet har beaktats. Förvaltningen instämmer i stadsbyggnadskontorets resonemang om bevakning av den förändrade trafiksituationen på omkringliggande bostadsgator, särskilt ur ett folkhälsoperspektiv.

Det är önskvärt om bestämmelse för lek och för lanterninernas utbredning tillkommer i plankartan.

Stadsdelsförvaltningen bör vara med och formulera de sociala aspekterna/kraven som ska gälla i planerad arkitektävling.

Kommentar:

Placering av lekplats bestäms inte i detaljplanen. Möjligheter finns dock att anordna lekplats på allmän plats, samt på kvartersmark som exempelvis är fallet med Universeums befintliga lekplats. Befintlig lekplats fyller en viktig funktion i området och bör i så fall ersättas någonstans i närområdet. Gestaltungsprogrammet föreslår en lektya på allmän plats framför Universeums idag outnyttjade bygggrätt, men detta måste utredas vidare.

Möjlighet för lanterniner är angivna i plankartan. Utbredning av lanterniner anges dock inte i detaljplanen då det skapar mindre flexibilitet för möjliga lösningar. Förslag på placering och utformning av lanterniner har tagits fram i ett gestaltungsförslag för Korsvägen.

Övriga synpunkter noteras.

13. Miljö- och klimatnämnden

Miljöförvaltningen tillstyrker planförslaget under förutsättning att våra synpunkter nedan beaktas.

Översiktliga markmiljöundersökningar har utförts inom planområdet, där relativt låga föroreningshalter påvisats. Genomförda undersökningar omfattar relativt få provpunkter och kompletterande markmiljöundersökningar behövs för att få en bättre bild av föroreningssituationen inom planområdet, såväl inom planområdet som i områden för schakt utanför Västlänkens korridor.

I samrådet påpekade förvaltningen vikten av de kompletterande markmiljöundersökningarna genomfördes innan granskningsskedet för få en bättre bild av vilka krav och förutsättningar som kan gälla i byggskedet. Några kompletterande markmiljöundersökningar har dock inte utförts till granskningsskedet.

Miljöförvaltningen gör dock bedömningen att hittills genomförda miljötekniska undersökningar kan anses som tillräckliga för planens genomförbarhet men att kompletterande undersökningar snarast bör genomföras som bl.a. tar hänsyn till de kemtvättar och den drivmedelsanläggning som funnits i närområdet.

Den kompletterande miljötekniska undersökningen bör utföras i samråd med miljöförvaltningen.

Vi ansåg i samrådet att 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. Flera förslag till dagvattenhantering har nu tagits fram av Kretslopp och vatten. Det är viktigt att man i den fortsatta exploateringen tar hänsyn till att tillräckligt stora ytor i planområdet måste avsättas för den dagvattenhantering som väljs.

I samrådet ansåg vi att det i det fortsatta arbetet är viktigt att se över och utreda sådana lokala lösningar som kan bidra till en bättre ljudmiljö på åtminstone vissa specifika platser. Detta ska enligt samrådsredogörelsen tas med i det fortsatta arbetet med gestaltningen av området. I det kompletterade gestaltungsprogrammet, och i arkitekttävlingen för den slutliga gestaltningen, är det viktigt att det framgår att ett mål med gestaltningen är att skapa lokala lösningar för ljudmiljön.

Kommentar:

Kompletterande provtagningar avses genomföras under delprojektering av Korsvägen. Mer information om dessa provtagningar finns beskrivna i genomförandestudien som är upprättad av Trafikkontoret. En dialog kommer föras i tidigt skede med tillsynsmyndigheten för att få samsyn angående hur det fortsatta arbetet med provtagning och miljökontroll ska genomföras.

Lösningar för en bättre ljudmiljö på Korsvägen har varit en del i arbetet med framtagandet av det nya gestaltungsprogrammet, där områden med lugnare ljudmiljö identifieras och utformas med bland annat ljudmiljön i åtanke. Se gestaltungsprogrammet för mer information. Övriga synpunkter noteras.

Statliga och regionala myndigheter med flera

14. Lantmäterimyndigheten

Myndigheten har detaljerade synpunkter på plankartan och planbeskrivningen.

Kommentar:

Planhandlingarna har reviderats enligt lantmäteriets synpunkter.

15. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas. Länsstyrelsen ser positivt på omdaning av Korsvägen som föreslås av Göteborgs Stad men ytterligare åtgärder behöver vidtas inom ramen för planen.

De trafikanalyser som tagits fram kan inte accepteras av Trafikverket varför Göteborgs Stad och Trafikverket behöver komma överens om ingångsdata för trafikanalyser som båda parter kan acceptera. Om åtgärder skulle behövas i trafiksystemet behöver dessa hanteras på ett godtagbart sätt. Vidare behöver utrymningsfrågan redovisas ytterligare så att vi tydligt ser att det är möjligt att utrymma från stationen under mark, via mellanplan, upp till markytan. Vi kan fortfarande inte utesluta att viss reglering kommer att behöva ske i plankartan för att säkerställa tillräckligt utrymme finns för utrymning.

Översvämningsskyddet behöver hanteras ytterligare. Dels behöver entrén till cykeltrappan höjdsättas i enlighet med de höjder som tagits fram inom projektet Västlänken. Dels behöver planområdets omgivningspåverkan avseende översvämning vid skyfall hanteras ytterligare liksom dess påverkan på utryckningsvägen.

Avslutningsvis är geotekniken inte tillräckligt utredd.

Länsstyrelsens yttrande med bilagor bifogas.

Kommentar:

Med hänsyn till Länsstyrelsens bedömning att man kan komma att pröva planen om den antas har Stadsbyggnadskontoret sedan granskningen vidtagit ett stort antal åtgärder för att säkerställa att planförslaget är acceptabelt med hänsyn till ingripandegrunderna enligt 11 kap 10 § PBL.

Påverkan på riksintresse E6:an

Frågan om påverkan på riksintresse har sedan granskningen stämts av ytterligare med Länsstyrelsen. För ytterligare kommentarer rörande frågan, se kommentaren till Trafikverket.

Översvämningssäkring av cykelnedfart

Planbestämmelse för översvämningssäkring av cykelnedfarten har införts i plankartan: Planbestämmelsen liknar den som gäller för järnvägsplanen.

Detta har stämts av med Trafikverket, som kommer att rita och bygga cykelnedfarten i enlighet med detta krav. Troligtvis utformas nedfarten med någon form av integrerat översvämningsskydd. Ett annat alternativ är lokal höjdsättning i form av exempelvis en puckel före nedfarten. En detaljerad utformning tas fram senare av Trafikverket i samarbete med deras entreprenör, varför planbestämmelsen behöver vara något flexibel, precis som i järnvägsplanen.

Omgivningspåverkan vid skyfall

Ett omfattande arbete med framtida höjdsättning av Korsvägen och omkringliggande gator har genomförts under hösten och vintern 2017/2018. Efter avvägningar mellan en bra lösning med god tillgänglighet på Korsvägen och översvämningssituationer har en höjdsättning tagits fram. Lösningen innebär att översvämningssituationen för befintliga fastigheter vid ett 100-årsregn inte försämras jämfört med dagens situation. Generellt innebär förslaget avsevärda förbättringar för översvämningssituationen på Skånegatan, och huvuddelen av fastigheterna längs gatan, jämfört med idag.

Behovet av en lösning beror på att höjningen av marken på Korsvägen är nödvändigt till följd av det nya stora spårkrysset, samt till följd av behovet av förbättrad tillgänglighet. Utan åtgärder skulle det leda till förvärrad situation för omkringliggande områden vid skyfall. Dessa problem går inte att lösa enbart med förändrad höjdsättning av Korsvägen. Åtgärder utanför planområdet krävs. För att kompensera för höjningen av Korsvägen föreslås sänkning av Skånegatan uppe vid Scandinavium, så att ytvatten enklare tar sig till Mölndalsån via Valhallagatan, samt att höjden på Korsvägen sänkts något jämfört med granskningsförslaget. Nya höjdsättningen på Korsvägen har stämts av med Trafikverket så att den fungerar ur deras synpunkt. Höjdsättningen har förprojekterats och meddelats Trafikverket. Ett skyfalls-PM som visar situationen med den nya höjdsättningen har tagits fram. Höjdsättningen på Korsvägen har justerats i plankartan.

Samtliga nödvändiga åtgärder är på allmän plats. Åtgärderna på Skånegatan vid Scandinavium är utanför planområdet. Staden åtar sig att bekosta och genomföra nödvändiga åtgärder. Beräknade kostnader och beskrivning av dessa åtgärder ingår i genomförandestudien för Korsvägen som Trafikkontoret tagit fram. Genomförandestudien godkändes i Trafiknämnden 20 juni 2018. Information om att staden åtar sig att genomföra dessa åtgärder införs i planbeskrivningen.

Framkomlighet för utryckningsfordon vid skyfall

Skånegatan översvämmas vid skyfall över nivåerna för framkomlighet redan idag. De föreslagna åtgärderna kommer att avsevärt förbättra översvämningssituationen, och därmed även framkomligheten, på Skånegatan jämfört med idag. Trots den avsevärda förbättringen kommer mindre delar av Skånegatan fortfarande att översvämmas över riktlinjerna för framkomlighet. Liksom idag finns alternativa färdvägar, då Södra Vägen är relativt opåverkad vid skyfall.

Ytterligare avstämning har genomförts med Räddningstjänsten. Räddningstjänsten godkänner att utryckning vid översvämning får ske via alternativa färdvägar.

Den nya gestaltningen av Korsvägen, som tagits fram i ett nytt gestaltningsprogram under hösten, har samrått med räddningstjänst och de ser inga problem med framkomligheten över själva Korsvägen.

Geoteknik

Geoteknisk utredning angående stabiliteten i landeriets slänt finns framtagen och har stämts av med SGI.

Utrymning

Trafikverket har tagit fram en ny utrymningssimulering som utgår från ett fullt utbyggt mellanplan, som visar att utrymningssituationen är godtagbar.

16. Svenska Kraftnät

Har inget att erinra.

17. Statens Geotekniska Institut (SGI)

I yttrande 2016-05-16, dnr enligt ovan, uppmärksammade SGI att området söder om Johannebergs Landeri från stabilitetssynvinkel inte klarlagts i översända handlingar. Därtill belyste vi att det stabilitet i befintliga bergsslänter eventuellt kommer att förändras/påverkas av anläggandet av Västlänken. Detta medför enligt SGI ett behov att utföra kompletterande besiktningar av bergytan i syfte att klarlägga

eventuellt åtgärdsbehov.

I planbeskrivning har det tillkommit en skrivelse att "bergteknisk besiktning utförs efter byggnation för att kontrollera behov av eventuella förstärkningsåtgärder". Vår synpunkt avseende förutsättningar för bergras/blocknedfall har således beaktats.

Vidare framgår det av samrådsredogörelsen att stabiliteten vid Johannebergs Landeri redovisas i separat PM, vilket PM framgår ej. I PM Geoteknik (samrådshandling) märkt förhandskopia, daterad 2014-09-19, beskrivs stabiliteten vid Landeriet inte i detalj. Något ytterligare PM har inte ingått i översända granskningshandlingar. Detta medför att vår synpunkt i samrådsyttrande beträffande stabiliteten kvarstår.

Kommentar:

Geoteknisk utredning angående stabiliteten i landeriets slänt finns framtagen och har stämts av med SGI.

18. Trafikverket

Ändringen av trafikupplägget för biltrafik vid Korsvägen får långtgående konsekvenser i och med att trafik till och från Mölndal trängs ut på väg E6. Trafikverket konstaterar att staden fortfarande inte har visat att konsekvenserna av nedstrypningen av lokaltrafik genom Korsvägen blir acceptabla för den redan ansträngda trafiksituationen som kopplar mot väg E6.

Väg E6 är ur funktionsaspekter den viktigaste nationella vägen intill och genom Göteborgsområdet. E6 har överlägset flest bilar i Göteborgsområdet med cirka 120 000 fordon per dygn. Belastningen är hög hela året och alla dygn i veckan. E6 är i sin funktion ett stråk både till Göteborgsområdet och utgör transitväg för gods och lång väga resor mellan södra Sverige och kontinenten samt Västsverige och Norge. Väg E6 har genom sin höga belastning en allt besvärligare kösituation i båda riktningar och kötiderna växer för varje år. Vissa trimningar har skett genom Göteborg och söderut genom Mölndals Stad. Trafikverket bedömer att det inte finns markåtkomst för ytterligare trimningar.

Genom centrala Göteborg finns ett flertal hårt belastade trafikplatser. Bland dessa är Ullevimotet och Örgrytemotet mest belastade. Moten utgör entréerna till centrala stadsdelar i Göteborg och försörjer också Evenemangsområdet för besökare och transporter.

Trafikverket gör bedömningen att Trafikplatserna nått sin kapacitetsgräns. Ytterligare större belastning utgör en trafikfara och E6 funktion som huvudstråk äventyras. Två precis antagna detaljplaner i norra Gårda innebär 7000 nya arbetsplatser och drygt 1000 parkeringsplatser. Utbyggnaden av stadsdelen Gårda planeras fortsätta med trafikdrivande exploateringar. Det finns inte någon möjlighet att ta emot denna trafik och följden blir mycket långa köer och ännu sämre framkomlighet längs E6. E6 som riksintresse blir äventyrat.

Hela stadens trafikanalys utgår från en lovvärd vision om framtida minskad trafik. Trafikverket anser att en trafikanalys måste utgå från empiriskt accepterade ingångsdata. Trafikutredarna framhåller vikten av att nedbringa bilpendlingen till centrala Göteborg men såväl Göteborgs stad som kranskommunerna planerar för bostadsområden i relativt

stor omfattning utan tillfredsställande kollektivtrafikkoppling. Staden har inte visat vilka verksamma medel den har för att minska pendlingstrafiken.

Synpunkter på plankartan

Trafikverket menar att detaljplanen bör utformas mer flexibel när det gäller hur trafikytorna i framtiden ska disponeras. En detaljplan som i första hand skall reglera byggrätter kan ha en mer generell beteckning för allmän platsmark som inte innebär onödiga låsningar för den långa tidsrymd som detaljplanen gäller. Trafikverket menar att detaljplanen måste utformas så att den vid behov möjliggör mer genomfartstrafik för de lokala trafikströmmarna mellan Skånegatan och Mölndalsvägen.

Upplysningstext bör ändras enligt dokumenterade synpunkter i samrådsyttrandet. Ny text: ”Byggnation, anläggningar och andra markåtgärder vid järnvägen, får inte utföras så att järnvägstunneln eller järnvägen skadas eller påverkas negativt.”

Detaljplanen anger höjdsystemet på olika sätt i olika bestämmelsetexter. Det bör rimligen vara samma referens.

Det finns en osäkerhet på vilken nivå som marknivån ska bestämmas. Västlänken Projekt och dess Järnvägsplan är fixerade och fastställda beträffande höjdnivån. Om marknivån ändras och fler trappsteg behövs kan en större yta behövas för vissa planbestämmelser. En högre marknivå kan innebära högre laster vilket måste aviseras till Västlänken Projekt.

Trafikverket ser fram emot fortsatt samverkan kring ovan nämnda synpunkter.

Kommentar:

Utformningen av Korsvägen är i linje med såväl stadens mål som regionala och nationella mål för att ställa om resandet, så att merparten inte genomförs med personbilstrafik, utan med andra mer hållbara och mer utrymmeseffektiva färdmedel.

Västsvenska paketet

Korsvägen är en del av Västsvenska paketet, som är ett samarbete mellan GR, Göteborgs Stad, Region Halland, Västtrafik, VGR och Trafikverket. Västsvenska paketet är en finansieringslösning för infrastruktur som bidrar till att Västsverige kan växa och utvecklas. I paketet ingår även omdaningen av Korsvägen ovan mark, vilket innebär att projektet ska följa angivna mål. Följande finns att läsa på Trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/Vastsvenska-paketet/Mal-och-forvantade-effekter-for-paketet/>:

”Västsvenska paketet har som övergripande mål att Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna med en konkurrenskraftig kollektivtrafik för en god livsmiljö. För att skapa en attraktiv region och uthållig tillväxt krävs en konkurrenskraftig kollektivtrafik som tar hand om minst 40 procent av alla resor i Göteborgsregionen, jämfört med dagens knappa 25 procent. De övergripande målen förtydligas i åtta effektmål. Åtgärderna som ingår i Västsvenska paketet ska bidra till uppfyllandet av effektmålen för att därigenom ge en utveckling i riktning mot de övergripande målen. Av effektmålen kan nämnas:

- En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet
- Ökad andel kollektivtrafikresande
- Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan
- Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor
- Frigjorda stadsytor och ett rikt stadsliv”

Nationella mål

2017 beslutade riksdagen om att införa ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige med nya klimatmål till 2030, 2040 och 2045 samt en ny klimatlag. Det fanns ett brett stöd i riksdagen för de förslag till klimatmål, strategier och åtgärder som presenteras i Miljömålsberedningens slutbetänkande (SOU 2016:47). Slutbetänkandet föreslår bland annat att gång-, cykel- och kollektivtrafik görs till normgivande i planeringen i större tätorter, vilket är en viktig strategi för att nå målet med att utsläpp från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010.

I Trafikverkets rapport (2016:043) analyseras vilka åtgärder som behövs för att nå detta klimatmål (rapporten utgår från en minskning med 80%, som kommer från Trafikverkets klimatscenario). Rapporten framhäver att: ”för att kunna nå målet behövs styrmedel som dels påverkar utvecklingen av transportsystemet och städerna, dels som påverkar hur resor och transporter genomförs. Viktigt är en tydlig målsättning, exempelvis ett stadsmiljömål om ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel så att biltrafiken kan minska. Detta kan sedan vara utgångspunkt för stadsmiljöavtal och för planeringen av transportinfrastrukturen.” I rapporten anges att biltrafiken i storstadsregionerna behöver minska med 30% år 2030.

Ett förslag till stadstrafikmål, som tagits fram gemensamt av bland andra Trafikverket, Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Folkhälsomyndigheten och länsstyrelserna inom ramen för miljömålsrådets samverkansarbete, finns och är formulerat som att ”en ökad andel persontransporter ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik i städer/tätorter samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras så att den totala biltrafiken minskar i staden/tätorten” (Rapport ER 2017:07).

Stadens trafikstrategi

För att klara målen ovan anser staden att stadsplaneringen behöver ske utifrån ett helhetsperspektiv, där trafiken är en aspekt av planeringen som behöver beaktas för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. I och med detta krävs en omställning av trafiksystemet. Omställningen innebär att vi går från att anpassa trafiksystemet utifrån rådande resmönster och prognoser baserade på historisk utveckling, till att med styrning och påverkansåtgärder förändra resebeteenden. Målen i trafikstrategin överensstämmer väl med Trafikverkets klimatscenario och de nationella klimatmålen.

Trafik för en nära storstad, som är Göteborgs Stads trafikstrategi (antagen av Trafiknämnden i februari 2014), är vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas för att för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför de närmaste tjugo åren. Trafikstrategin har tagits fram parallellt med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategin. I samklang med stadens klimatstrategi krävs enligt trafikstrategin en fördubbling av antalet resor till fots, med cykel, samt med kollektivtrafik. En följd av detta är att antalet bilresor minskar med 25 % till år 2035 jämfört med 2011. Om målsättningarna i trafikstrategin ska kunna uppnås totalt i Göteborg innebär det att en plats som Korsvägen i hög grad måste bidra till målet om minskat antal biltrafikresor.

Omdaningen av Korsvägen är en av stadens största satsningar på kollektivtrafiken, och utgör en mycket viktig åtgärd för att uppnå målen beskrivna ovan. Korsvägen ska vara en attraktiv och effektiv knutpunkt. För att uppnå målen behöver trafiklösningen säkerställa mycket hög utrymmes- och byteskapacitet för kollektivtrafiken, utmärkta villkor för cykling, samt generösa och attraktiva ytor för gående. För biltrafiken gäller i gengäld att den behöver anpassas till de övriga trafikantbehoven. Göteborgs framtida centrum, som också förväntas omfatta Korsvägen, behöver domineras av kollektivresenärer,

cyklister och gående vilka är långt mer utrymmeseffektiva än bilar. Dessa trafikantgrupper kommer att behöva mer plats i gaturummet än idag och gatumiljöerna behöver anpassas till en sådan förändring. Samtidigt behålls möjligheterna att ta sig fram med bil, även om framkomligheten blir lägre jämfört med idag.

Möjligheter för genomfartstrafik förbi Korsvägen

En tunnel för genomfartstrafik förbi Korsvägen har tidigare utretts i en alternativvalsstudie men har av en mängd anledningar valts bort, vilket Kommunstyrelsen beslutade om i bred enighet den 13 maj 2015. Beslutet med tillhörande utlåtande kan hittas på <http://goteborg.se/wps/portal/start/kommun-o-politik/handlingar-och-protokoll/>. Studien som låg bakom beslutet underströk bland annat att en biltunnel skulle öka framkomligheten och den relativa attraktiviteten för bilresor jämfört med idag. En god kapacitet för biltrafik i Korsvägen, som en tunnellsnör skulle innebära, skulle därför riskera att öka biltrafik också på andra gator i staden och därmed även det totala antalet bilresor. Forskning pekar på att ökad kapacitet skapar ny trafik, ett fenomen som kallas inducerad trafik. En tunnel skulle därmed motverka målsättningen om minskat antal bilresor. Ett viktigt skäl till att marklösningen valdes är således att öka möjligheterna till att förändra mönstret för hur vi reser i framtiden. Tunneln skulle även i hög grad minska möjligheterna att utveckla det offentliga rummet på de omgivande gatorna, främst Skånegatan och Örgrytevägen. Studiens slutsats är att Korsvägen med en begränsad biltrafik i markplan utan vägtunnel skulle skapa bäst förutsättningar för en stad i samklang med tankarna i trafikstrategin och även goda förutsättningar för attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv.

Det återstår därmed att lösa trafiken på markplan, vilket staden har bedömt är möjligt att åstadkomma, under förutsättning att biltrafiken tilldelas mindre utrymme till fördel för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Hur bytespunkten Korsvägen utformas är av stor vikt för möjligheten att skapa en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Trafikverket framhåller i sin rapport (2016:043) att: "Vid ökad mängd resande med kollektivtrafik ökar behovet av välfungerande stationer både utifrån kvalitet, kvantitet och kapacitet. Stationens funktionella uppbyggnad i kollektivtrafiken bidrar tydligt till ökat kollektivtrafikresande. Om man ska kunna omhänderta den ökade mängden och stimulera till än större ökning är stationens kvalitet avgörande. Med ökad mängd resenärer ökar kraven och behoven." Vidare anges att vid den färdmedelsfördelning som krävs för att uppnå klimatmålet så "uppstår ett kraftigare behov av att öka kapaciteten för kollektivtrafik, genom att ta utrymme från biltrafik."

Att bibehålla en betydande mängd genomfartstrafik med bilar över Korsvägen står i direkt konflikt med möjligheterna att uppfylla målen, med tanke på de flöden av gående, cyklister och kollektivtrafik som kommer passera över Korsvägen i framtiden. Behovet av genomfartstrafik för bilar på Korsvägen uppstår främst under högtrafiktimmarna, då situationen på E6:an är som mest ansträngd. Detta sammanfaller med tiden då de planerade torgytorna kommer att passeras av en mycket stor mängd gående, cyklister, bussar och spårvagnar. Dessa flöden bedöms öka kraftigt i framtiden jämfört med idag. År 2014 uppgick antalet resor på Korsvägen till 40 000 per dygn, med 4000 i maxtimmen. Enligt Västtrafiks prognos är Korsvägen år 2035 Göteborgs och regionens tredje största knutpunkt, med 10 700 resor i maxtimmen och 97 000 resor per dygn, dvs mer än en fördubbling. En betydande andel av resenärerna kommer passera över torget. Att möjliggöra för genomfartstrafik för bilar i båda riktningar mellan Skånegatan och Mölndalsvägen skulle kraftigt begränsa kapaciteten, attraktiviteten och effektiviteten för Korsvägen som knutpunkt och riskerar även att leda till betydande konflikter med övriga trafikslag. Staden menar att utformningen av Korsvägen är ett väl avvägt förslag, helt i enlighet med klimatmålen samt även effektmålen i Västsvenska paketet, och även i enlighet med de slutsatser Trafikverket själva framför i ovan citerade rapporter.

Nya trafikanalyser

Vad gäller trafikanalyser, så har nya analyser tagits fram inom arbetet med detaljplan för kontor vid Ullevigatan (dnr 0659/11), där Korsvägens nya utformning är med som en förutsättning. Till analyserna hör ett PM där staden för ett argument kring konsekvenser av bland annat strypningen av biltrafik som Korsvägens utformning innebär. Trafikanalysen visar att till följd av bland annat Korsvägens omdaning, sker en viss överflyttning av trafik till Ullevigatan, Levgrensvägen, Allén och E6. Vidare kommer trafiken att minska tydligt runt Korsvägen, på Eklandagatan, Mölndalsvägen, Örgrytevägen, Skånegatan och Södra vägen. Där påverkan är som störst på E6:an handlar det om en ökning på ca 330 fordon i maxtimmen. Detta motsvarar en ökning med strax under 5 % och det kommer ske gradvis under en period som redan har påbörjats, fram tills omkring 2025 (det är i dagsläget oklart när den nya utformningen av Korsvägen öppnas). Här kan tilläggas att Trafikverket normalt räknar med, oavsett vilka utbyggnader staden genomför, en trafikökning på E6 med omkring 1% årligen.

En aspekt som trafikanalysmodellen för närvarande inte tar hänsyn till är det som kallas för inducerad trafik (som nämndes ovan) och framförallt motsatsen till inducerad trafik (då det saknas ett bra svenskt begrepp för detta kan vi här kalla det för reducerad trafik). När kapaciteten för bil förbi Korsvägen blir mindre kommer det leda till att resenärer söker alternativa sätt att ta sig till sina mål, antingen genom ändrat färdmedelsval eller ändrat beteende (resa på andra tider eller andra vägar) och att vissa resor inte alls kommer att genomföras (exempelvis kan man samla ihop flera olika ärenden till en och samma resa), osv. I trafikanalysen som nämns ovan visas enbart omfördelning, ingen reducering. Därutöver kommer det under den långa byggtiden att bli kraftigt begränsad framkomlighet för biltrafiken i Korsvägen, särskilt i nord-sydlig riktning. Detta innebär att invanda körmönster kommer att brytas och att nya resvanor kommer att etableras redan innan Korsvägen står färdig. Ett närliggande exempel på hur det kan fungera med reducerad trafik illustreras av den tillfälliga strypningen av Bryntunneln i Oslo, där kapaciteten under en längre period halverades. Givetvis ledde det till något förlängda och mer oförutsägbara restider men sett i relation till hur stor mängd trafik som inte längre kunde nyttja tunneln verkar konsekvenserna varit högst hanterbara. Projektet utvärderas i flera steg av norska TÖI. I sammanfattningen av denna del av projektet står följande att läsa i slutsatserna (översatt från engelska):

”Det här kan sammanfattas som att en halvering av kapaciteten i Brynstunneln, som trafikerades av 66 000 fordon per dygn, inte ledde till några stora negativa konsekvenser. Bilister har på olika sätt anpassat sig, och restiderna har ökat på de berörda delarna av vägtrafiksystemet, men i stort sett gick allt relativt bra. Det skapade inte kaos, kris, oacceptabla förhållanden eller konsekvenser.” Rapporten framhäver slutligen: ”Dessa slutsatser överensstämmer väl med tidigare forskning om liknande fall.”

När det gäller strypningen av biltrafik i Korsvägen så handlar det om långt mindre förändringar än att som i Oslo halvera kapaciteten för ett stråk som har trafikflöde på 66 000 fordon per dygn. Till detta ska även läggas att planen för Korsvägen i sig utgör ett mycket stort tillskott för kollektivtrafiken.

Åtgärder för att uppnå målen

Staden arbetar aktivt med åtgärder som ska bidra till att uppnå målen i trafikstrategin. Det kan vara bland annat lokalisering av bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen, begränsning av bilparkering vid arbetsplatser, mobilitetsåtgärder, förstärkning av kollektivtrafik och utbyggnad av fler stråk, förbättring av infrastruktur för gående och cyklister samt att utrymme som behövs för utökad kollektivtrafik, gång och cykel främst tas från biltrafiken. Förutom satsningen på Korsvägen och Västlänken planeras för en rad åtgärder för kollektivtrafik, såsom spårväg i Allén, spårvägskoppling i Engelbrektsgatan

som binder ihop spåren i Avenyn med spåren längs Skånegatan, flytt av spårväghållplats Liseberg österut, närmare Lisebergs station där en ny busslinje planeras ansluta genom Gårda och de utbyggnader som planeras där. Genom Sverigeförhandlingen kommer också medel för en ny kollektivtrafikförbindelse över Göta Älv, från Brunnsbo till Linnéplatsen, via Hjalmar Brantingsplatsen, Lindholmen och Stigbergstorget. Detta kommer förbättra resandemöjligheterna från Hisingen till Linnéområdet, Sahlgrenska och Chalmers, vilket i sin tur avlastar och skapar mer plats i fordonen som trafikerar Korsvägen. Även linbana över älven kommer bidra till helt nya resmöjligheter vilket kommer locka fler till kollektivtrafiken och avlasta andra kollektivtrafikkopplingar, vilket i sin tur kommer göra det lättare att resa kollektivt. Allt detta kommer vara till stor hjälp när det gäller att minska den totala mängden bilresande till och från centrala Göteborg.

Utöver vad som nämnts ovan finns även en rad åtgärder inom ”Målbild Koll2035, Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille”. Målbilden är parternas gemensamma avsiktsförklaring för vad man vill åstadkomma med kollektivtrafiksystemet på längre sikt och är en vidareutveckling av K2020, och dess innehåll en viktig del av förutsättningarna för stadens nuvarande och framtida planering. Målbilden innehåller bland annat förslag på stadsbana för spårvagn, citybussnät samt ett nytt övergripande kollektivtrafiksystem som kallas metrobussystem.

Slutsats

Således finns det flera faktorer som talar för att de omfördelningarna av trafik som initialt kommer hamna på E6 inte kommer att vara långvariga i de omfattningarna (och här påpekas att de inte är särskilt omfattande enligt trafikanalysen som nämns ovan). Erfarenhet och forskning om liknande fall pekar på att den förändrade trafiksituationen som gör Korsvägen mindre attraktiv för biltrafik kommer att leda till förändrade resebeteenden.

I det korta perspektivet kan det vara rimligt att anta att dagens färdmedelsfördelning gäller. Men i det längre perspektivet är det orimligt att planera staden på ett traditionellt sätt, som innebär en traditionell trafikutveckling. För att kunna uppfylla de nationella klimatmålen, samt målen för Västsvenska paketet, vill staden särskilt understryka att det är avgörande att utgå från målstyrd trafikplanering och inte från prognoser baserade på historisk utveckling och rådande resmönster.

Detaljplanen innebär en satsning på en av regionens viktigaste bytespunkter, som ökar kollektivtrafikens attraktivitet i hög grad, och som har god potential att bidra till att uppfylla såväl stadens mål som regionala och nationella mål.

Övrigt:

Upplysningstext ändras enligt Trafikverkets synpunkt.

Marknivåer har sedan granskningen genomfördes fastställts och förankrats med Västlänken Projekt.

19. Vattenfall Eldistribution AB

Har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

20. Västtrafik AB

Vi är nöjda med att ytan avsedd för resecentrum är betecknad som kvartersmark då detta är av yttersta vikt för vår möjlighet att finansiera byggnaden på platsen.

Då det fortfarande pågår diskussioner om markhöjden i området vill vi påpeka att detta kan påverka placeringen av rulltrappan från mezzaninplanet. Detta kan i sin tur ändra förutsättningarna för byggnadens utformning och placering så mycket att kvartersmarken kan behöva uppdateras.

I plankartan anges högsta totalhöjd till 6,00 meter, vi vill att det skall vara högsta nockhöjd på 6,00 meter på byggnaden. Så är det angivet i exempelvis detaljplanen för Station Haga, men också för byggnaderna i den östra delen av denna plan. En nockhöjd skapar också utökade möjligheter i en eventuell arkitekttävling då den ger ett större utrymme för utformning av byggnaden. Att som i förslaget ange högsta byggnadshöjd kommer att begränsa möjligheten till att gestalta byggnaden, då eventuell teknik och taklanternin på tak påverkar hela utformningen.

Så som trafikförslaget är utformat är vi nöjda med att spårförbindelse mellan Södravägen och Södravägen finns med.

Utformningen av trafikförslagets östra del i Örgrytevägen, är utifrån kollektivtrafikens önskemål tveksam då vi befärar att det blir en svår konflikt mellan biltrafik och spårvagns-/busstrafik. Vi ser också att detta kan bli en punkt som många oskyddade trafikanter kommer att röra sig på varför det är av yttersta vikt att utformningen blir så tydlig och enkel som möjligt, samtidigt som den skall främja framkomligheten för kollektiv trafiken.

Inom ramen för det gemensamma arbetet Koll2035, mellan Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad, finns det ett förslag på en spårväglänk mellan Örgrytevägen och Södravägens södra del. Vi noterar att Stadsbyggnadskontoret i detaljplanens samrådsredogörelse har motiverat att det inte är möjligt att hålla öppet för denna förbindelse i detaljplanen.

Kommentar:

Markhöjden har förprojekterats och meddelats Västtrafik.

Totalhöjden på 6,0 m kvarstår. Det är viktigt för stadsbilden att taket inte fylls med uppskjutande tekniska anordningar. Därför har höjden höjts från 5,5 m vid samrådet så att tekniken ska kunna rymmas under taket.

Konflikten mellan biltrafik och spårvagns-/busstrafik som Västtrafik hänvisar till finns beskriven i PM Trafik del 1 – Trafikförslag för Korsvägen: ”Det finns några korsningspunkter i trafikförslaget som har identifierats som potentiellt känsliga i fråga om kollektivtrafikens framkomlighet. Det är öster om hållplatsen på Örgrytevägen, där det blir en gång- och cykelöverfart över både spår och gata. Där skulle det kunna bli så att bussen blir fördröjd när den ska lämna sitt hållplatsläge, och en risk att bilar som väntar på att svänga vänster över Örgrytevägen kan stå i vägen för busstrafiken. Genomförda trafikräkningar och analyser för framtida situation visar dock att det under normala förhållanden är få bilister som vill korsa Örgrytevägen på det här sättet. Mer trolig är risken att vissa bilister kan vilja smita förbi den här vägen när det uppstår hinder på E6. Frågan kan dock lösas om det uppstår problem för kollektivtrafikens framkomlighet, genom att bilöverfarten i det här läget stängs av helt. Systemanalyserna visar att en sådan avstängning bara skulle ge marginell påverkan på biltrafiken.”

Övriga synpunkter noteras.

Sakägare

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som ”boende” för att möjliggöra att samrådsredogörelsen

publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

21. Liseberg AB

Liseberg har i sitt samrådsyttrande angett att den föreslagna detaljplanen måste säkerställa att Liseberg (tillsammans med Universeum) även i framtiden har full rådighet över sin in- och utfart vid Korsvägen/Örgrytevägen. Detta innebär att räddnings- och servicevägen måste vara så tydligt inritat på plankartan att det säkerställs att den inte behöver flyttas (förutom dess in- och utfart) vare sig under pågående byggnation eller när den nya stationsbyggnaden är uppförd. Den befintliga vägsträckningen tillsammans med föreslagen ny in- och utfart måste också under och efter planens genomförande fungera utan några som helst begränsningar för exempelvis vilken typ av transporter som får ske på vägen eller vid vilka tidpunkter dessa får ske.

I den plankarta som finns granskningshandlingarna (plankarta 2-5440) har räddnings- och servicevägen ritats in på ett otydligt sätt. Räddnings- och servicevägen har inom ett relativt stort område angivits under planbestämmelse ”g”, vilket innebär att marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för väg.

På sidan 6 i samrådsredogörelsen anger Stadsbyggnadskontoret att räddnings- och servicevägen kommer att finnas kvar men att dess anslutning till Örgrytevägen förläggs längre österut och att den exakta lösningen tas fram i ett senare planeringsskede.

Med hänsyn till den stora betydelse som räddnings- och servicevägen har för Liseberg anser Liseberg att vägen måste ritas in tydligare på plankartan. Att ta fram exakta lösningar och bestämma vägen exakta placering i ett senare planeringsskede innebär ett alltför stort mått av osäkerhet för Lisebergs del.

Kommentar:

Sedan granskning har en dialog förts med Liseberg och Universeum angående servicevägens sträckning. Staden kommer att säkerställa servicevägen, då den är helt nödvändig för både Lisebergs och Universeums verksamheter.

22. Universeum AB

Bakgrund

Universeum har under samrådsskedet lämnat ett yttrande gällande ovan rubricerad detaljplan. Universeum har i sitt samrådsyttrande bland annat framfört synpunkter gällande den räddnings- och serviceväg som finns inom Lisebergs område, och som används av Liseberg och Universeum. Stadsbyggnadskontoret har i det utställda planförslaget inte beaktat Universeums synpunkter gällande service- och transportvägen. Stadsbyggnadskontoret har i det redovisade planförslaget inte heller i tillräcklig omfattning beaktat Universeums synpunkter på att detaljplanen måste säkerställa att kortvariga uppehåll för fordon i anslutning till Universeums byggnad ska tillåtas.

Universeum har också synpunkter på att det ännu inte kommer anges på plankartan var nedfarten till cykelgaraget ska placeras samt att den föreslagna detaljplanen innebär att tillgänglig yta för Universeum i anslutning till väg- och spårområdet kommer att minska.

Räddnings- och serviceväg

Universeum har i sitt samrådsyttrande angett att den föreslagna detaljplanen måste säkerställa att Universeum och Liseberg även i framtiden har full rådighet över räddnings- och servicevägens in- och utfart vid Korsvägen/Örgrytevägen. Detta innebär att vägen

måste vara så tydligt inritat på plankartan att det säkerställs att den inte behöver flyttas (förutom dess in- och utfart) vare sig under pågående byggnation eller när den nya stationsbyggnaden är uppförd. Den befintliga vägsträckningen tillsammans med föreslagen ny in- och utfart måste också under och efter planens genomförande fungera utan några som helst begränsningar för exempelvis vilken typ av transporter som får ske på vägen eller vid vilka tidpunkter dessa får ske.

I den plankarta som finns granskningshandlingarna (plankarta 2-5440) har räddnings- och servicevägen ritats in på ett otydligt sätt. Räddnings- och servicevägen har inom ett relativt stort område angivits som planbestämmelse ”g”, vilket innebär att marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för väg.

På sidorna 6 och 31 i samrådsredogörelsen anger Stadsbyggnadskontoret att räddnings- och servicevägen kommer att finnas kvar men att dess anslutning till Örgrytevägen förläggs längre österut och att den exakta lösningen tas fram i ett senare planeringsskede.

Med hänsyn till den stora betydelse som räddnings- och servicevägen har för Universeum anser Universeum att vägen måste ritas in tydligare på plankartan. Att ta fram exakta lösningar och bestämma vägen exakta placering i ett senare planeringsskede innebär ett alltför stort mått av osäkerhet för Universeums del.

På och avstigning i anslutning till Universeums byggnad

Universeum har i sitt samrådsyttrande anfört att bolagets verksamhet är beroende av att det går att släppa av och hämta upp besökare som kommer med buss, bil och taxi i närheten av verksamheten. Med hänsyn till detta har Universeum angett att en förutsättning för att Universeum ska kunna tillstyrka planförslaget är att Stadsbyggnadskontoret i det fortsatta arbetet med planen säkerställer att kortvariga uppehåll i anslutning till Universeums byggnad tillåts.

Vid granskning av granskningshandlingarna kan Universeum konstatera att den föreslagna detaljplanen endast på ett begränsat sätt redovisar hur angöring i anslutning till Universeums byggnad ska ske.

Hur angöring i anslutning till Universeum ska lösas redovisas inte särskilt i detaljplanen utan beskrivs endast övergripande i exempelvis samrådsredogörelsen och i PM Trafik del 1 – Trafikförslag för Korsvägen daterat 2017-03-27. På sidan 32 i samrådsredogörelsen anger Stadsbyggnadskontoret att trafik som gör kortvarigt uppehåll även fortsättningsvis kommer att kunna angöra Universeum. I det tematiska svaret gällande trafik (på sid 6 i samråds-redogörelsen) anger Stadsbyggnadskontoret att alla fastighetsentréer kommer att kunna 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. I PM Trafik del 1 – Trafikförslag för Korsvägen daterat 2017-03-27, anges på sid 27 att detaljplanen illustrerar möjligheten till korttidsparkering och angöring på västra sidan vid Västlänkens entré och att en lösning där kan vara parkeringsfickor längs gatan.

Det anges att lösningen är lite annorlunda på östra sidan, och att korttidsparkering där kan lösas längs Örgrytevägen närmast Korsvägen, samt längre söderut mellan den blivande cykelnedfarten och cirkulationsplatsen. Vidare anges att eftersom torgytorna längs östra kanten av Korsvägen nås med fordonstrafik via in- och utfart i cirkulationen, så skapas möjlighet att komma närmare entréerna för särskilda behov.

Universeum anser alltså att ovanstående redovisning inte är tillräckligt tydlig för att säkerställa möjligheten till korttidsparkering för på och avstigning i anslutning till Universeums byggnad. Enligt Universeum måste utrymme för på och avstigning på lämpligt sätt uttryckligen framgå av detaljplanen.

Placering av cykelnedfarten

Den planerade cykelnedfarten finns inte inritad i plankartan utan endast på den illustrationsritning som bifogats granskningshandlingarna. Universeum har inget att invända mot den placering som finns på illustrationskartan. Mot bakgrund av att cykelnedfartens framtida placering har betydelse för hur Universeum kan driva sin verksamhet är det en sådan fråga om markens användning som bör framgå av plankartan.

Universeums behov av utrymme i anslutning till byggnaden

För att Universeum ska kunna hantera på- och avlastning av material till och från byggnaden måste utrymmet mellan byggnaden och väg- och spårområdet vara minst 10 meter. Universeums verksamhet innebär leveranser av mycket skrymmande material som endast kan lastas in via kranbil. Kranbilen ställs upp på den tillgängliga ytan mellan byggnaden och väg- och spårområdet. Om ytan blir mindre än tio meter kommer trafikavstängning bli nödvändig för att av- och pålastning ska kunna genomföras. Universeum behöver normalt genomföra transporter som innebär av- och pålastning med kranbil cirka 3-6 gånger per år.

Avslutningsvis vill Universeum även nämna att de fyra ventilationsanläggningar som är placerade under mark cirka 8-10 meter från Universeums byggnad inte får blockeras.

Kommentar:

Räddnings- och serviceväg

Sedan granskning har en dialog förts med Liseberg och Universeum angående servicevägens sträckning. Staden kommer att säkerställa servicevägen, då den är helt nödvändig för både Lisebergs och Universeums verksamheter.

På- och avstigning i anslutning till Universeums byggnad

Parkeringsytan som idag finns framför Universeum kommer försvinna och ersättas med en torgyta med hög kvalitet i den arkitektoniska utformningen. Mellan den planerade nedfarten till cykelgaraget och cirkulationsplatsen planeras ett antal parkeringsfickor för korttidsparkering för att hämta och lämna. Bussar kommer att kunna köra in på torgytan mellan cirkulationsplatsen och Universeums västra fasad, och stanna för att hämta och lämna, ungefär på samma sätt som kommer ske under byggtiden. Det planeras för infart och utfart som möjliggör detta. Utformningen anges inte specifikt i detaljplanens plankarta då exakt utformning och placering av detaljer på torg inte bör regleras i detaljplan.

Placering av cykelnedfart

Cykelnedfarten är utmärkt i plankartan genom bestämmelsen ”entré – Entré får anordnas till plan under mark”. Nedfarten som syns på illustrationskartan är endast delen som syns ovan mark. Det är dock nödvändigt att i plankartan säkerställa att tillräcklig yta finns även för den del av nedfarten som hamnar under mark.

Mellan Universeum och cykelnedfarten önskar staden ha en så bred yta som möjligt för gående och angöringstrafik.

Universeums behov av utrymme i anslutning till byggnaden

Längs nora norra delen av Universeums västra fasad planeras för en cykelnedfart, där mellanrummet mellan nedfarten och fasaden är cirka 8 meter. Längs huvuddelen av Universeum västra fasad är utrymmet mellan den planerade gatan och fasaden, som utgörs av torgyta, ca 15 meter brett och bedöms vara tillräcklig för uppställning av kranbil.

Övriga synpunkter noteras.

23. Higab AB, Lorensberg 22:1

Higab upplever det som positivt att man värnar om Johannebergs Landeris sammanhang i staden ur ett kulturhistoriskt perspektiv genom att ta hänsyn till skalan på den tänkta bebyggelsen.

Kommentar:

Noteras.

24. BRF Skånegatan 31, Heden 31:3

I detaljplanen för Västlänken, station Korsvägen går att läsa ”Att marken inom planområdet bedöms generellt vara relativt sättningsbenägen och all form av ökade markbelastningar, till exempel genom uppfyllnader, grundvattensänkning etc etc medför långtidsbundna sättningar”.

1. Brf Skånegatan 31 förutsätter att erforderliga skyddsåtgärder vidtas för att undvika sättningar och att de eventuella skador som skulle kunna uppstå på fastigheten till följd av Västlänken åtgärdas och ersätts fullt ut.

I detaljplanen står ” Runt Korsvägen 1, i Korsvägens nordvästra hörn, förväntas endast mycket små mängder biltrafik. I stort sätt är det enbart trafik till och från de närmaste kvarteren som behöver köra här”.

2. Brf Skånegatan 31 förutsätter att tillgängligheten till och från fastigheten, för alla trafikslag, efter genomförande av detaljplanen kommer att vara densamma som idag.

I detaljplanen står ” Inom planområdet och dess närhet, finns 147 parkeringsplatser för bil. Ett antal av bilparkeringarna kommer att påverkas under byggnationen av Västlänken men ungefär hälften av dem kan återställas då Västlänken är färdigställd”. ”Skånegatans västra sida kommer endast nyttjas av kvarterstrafik efter ombyggnaden vilket ger möjlighet att omdana gatan för att tillgodose korttidsparkering och angöring med bil”

Inom området finns endast ett begränsat antal parkeringsplatser som tillhör fastigheterna. De allra flesta som har bil i området har boendeparkering. Målsättningen för Göteborgs Stad är en minskning av antalet bilresor och en fördubbling av antalet gång-, cykel- och kollektivresor. Om målsättningen uppnås finns det ändå många som har fortsatt behov av att äga bil och behöver ha bilen parkerad i närområdet.

3. Brf Skånegatan 31 förutsätter att antalet parkeringsplatser i närområdet inte reduceras då parkeringsmöjligheterna i området redan idag är mycket begränsade. Parkeringsmöjligheter för de boende i området måste kunna tillgodoses på ett acceptabelt sätt även framöver, att endast tillåta korttidsparkering är inte acceptabelt.

Kommentar:

Detaljplanen rör inte fastigheten Heden 31:3. För kommentarer gällande hur kringliggande fastigheter ska skyddas under byggnation samt för frågor om ersättning se sammanfattnings Tematiska svar under rubriken ”Påverkan under byggtid”.

Tillgängligheten till fastigheten kommer finnas kvar för alla trafikslag även efter detaljplanens genomförande. Det kommer vara möjligt att köra runt hela kvarteret med bil. Biltrafiken vid aktuellt kvarter kommer i princip bara utgöras av trafik med kvarteret

som målpunkt. Därutöver kommer miljön för de boende förbättras då biltrafiken kommer att minska markant utanför fastigheten, eftersom relationen Örgrytevägen-Södra vägen, samt relationen Skånegatan mot Mölndal söderut, kommer tas bort för bilar.

Det går inte att förutsätta att antalet parkeringsplatser i närområdet inte reduceras. Exempelvis försvinner parkeringsplatserna framför Universeum i samband med detaljplanens genomförande. Flera av de stora verksamheterna kring Korsvägen planerar att bygga ut, därutöver finns tillkommande verksamheter, och dessa kan påverka antalet parkeringsplatser och var de finns. Hur Skånegatan närmast Korsvägen kommer utformas är ett pågående arbete. Eftersom biltrafiken reduceras kraftigt finns det möjlighet att skapa betydliga förbättringar för fotgängare och cyklister. Det kommer även i framtiden finnas parkeringsmöjligheter för boende, men det är inte garanterat att boende kommer ha parkeringsplats direkt utanför sina portar. Frågan kommer att studeras vidare under arbetet med Skånegatans framtida gestaltning.

25. Svenska Mässan, Heden 34:16, 34:21 och 34:22

Tunnel mellan station Korsvägen och Svenska Mässan

Den gångtunnel som i samrådsskedet fanns utlagd från Station Korsvägen, under Örgrytevägen, i riktning mot Svenska Mässan har nu tagits bort från planförslaget. Det anges likväl att "förberedande åtgärder [...] för en möjlig gångtunnel mot Svenska Mässan kommer att utföras i samband med utbyggnaden av mellanplanet" samt att "planen möjliggör att tunneln byggs".

Det framstår som oklart på vilket sätt "planen möjliggör att tunneln byggs". I det aktuella området saknas explicit underbyggnadsrätt vilket däremot finns i andra delar av planområdet. Denna diskrepans kan (felaktigt) uppfattas som att det inte är tänkt att någon gångtunnel ska vara möjlig att anlägga i riktning mot Svenska Mässan.

Som Göteborg & Co påpekade redan i granskningsskedet är en gångtunnel mellan Station Korsvägen och Svenska Mässan av yttersta vikt. Trots detta har gångtunneln utgått ur planförslaget när förslaget nu görs tillgängligt för granskning. Anledningen till detta synes vara att planförfattaren anser att intresset och behovet av gångtunneln är oklart. Enligt vår uppfattning är behovet av gångtunneln högst påtagligt och detsamma torde gälla för intresset av en gångtunnel som ger tågresenärer direkt tillgång till vad som kan förmodas bli en av de större destinationerna kring Korsvägen.

För att det ska bli praktiskt möjligt att anlägga en gångtunnel mellan stationen och Svenska Mässan behöver tunneln utföras i samband med att stationen byggs. Detta motiverar en explicit rätt att anlägga tunneln redan i den nu aktuella detaljplanen. Att i detaljplanen för Station Korsvägen ange en sådan uttrycklig underbyggnadsrätt behöver inte innebära att tunnelns läge i planarbetet bestäms med större precision. Det torde gå alldeles utmärkt att lämna en underbyggnadsrätt innebärande att gångtunnel får byggas under allmän plats inom ett brett område mellan stationen och den nuvarande torgytan i hörnet Skånegatan/Örgrytevägen där Svenska Mässans nya höghus är tänkt att placeras.

För det fall att stadsbyggnadskontoret anser att tunnelns läge behöver bestämmas med precision i planen är vi öppna även för en sådan lösning, vilken i så fall medför att anslutningen till vår kommande byggnad får anpassas till tunnelns placering. Vår avsikt, vilken bar förmedlats till stadsbyggnadskontoret, är att bygget av det nya höghuset ska inledas inom en så snar framtid att det finns en uppenbar risk att planeringen för, och genomförandet av, det nya höghuset kommer att kollidera med den nu aktuella detaljplanens genomförandetid. Till undvikande av framtida problem till följd av att detaljplanen för Station Korsvägen behöver ändras under genomförandetiden för att möjliggöra anläggandet av gångtunneln är det således ytterst angeläget att en explicit underbygg-

nadsrätt för gångtunnel mellan stationsläget och Svenska Mässan införs redan i detaljplanen för Station Korsvägen. Vidare är det med all sannolikhet en praktisk förutsättning för byggandet av gångtunneln att denna kan samordnas med stationsbygget. Återinförandet av underbyggandsrätt för gångtunnel mellan stationen och Svenska Mässan, i en detaljplan som säger sig prioritera bl.a. gångtrafikanter, torde inte innebära en nackdel för någon inblandad, den skulle dock kunna medföra avsevärda fördelar ur såväl plan-som utbyggnadstekniska perspektiv.

I detta sammanhang ska sägas att vi är tveksamma till varför en gångtunnel mot Svenska Mässan och Skånegatan synes vara tänkt att finansieras utanför det Västsvenska Paketet, varigenom uppgångarna mot Liseberg och Götaplatsen tycks vara tänkta att hanteras. Oaktat bur gångtunneln mot Svenska Mässan är tänkt att finansieras så krävs det likväl ett mer långsiktigt förhållningssätt till tunneln och bygget därav än vad som nu är fallet.

Logistik-och trafiksituationen

Vi ser en risk för allvarliga störningar i tillgängligheten till Svenska Mässan när Station Korsvägen och övriga åtgärder med anledning av Västlänken-projektet ska utföras i vår omedelbara närhet. Dessa farhågor bar vi framfört inom ramen för tillståndsprövningen av Västlänken. Vår uppfattning är att Trafikverket tar störningsrisken på allvar men de konstaterar att de inte ensamma råder över trafiksituationen i området. Göteborgs stad är väghållare för gatorna i närheten av Korsvägen. Det finns således ett behov av proaktivitet och samordning för att minimera de störningar som kommer uppstå till följd av de omfattande anläggningsarbetena på Korsvägen och i anslutning därtill. Frågan om vem som driver detta arbete, vem som ansvarar för samordningen och hur trafik-och tillträdesfrågor generellt kan hanteras i samråd mellan beställande myndigheter, utförande entreprenörer och verksamhetsutövare i närområdet är av stor vikt. Frågan uppfattas inte som tillräckligt belyst i detalj-och järnvägsplan och i pågående dialog mellan berörda parter.

Svenska Mässans inställning, som baseras på en erfarenhetsbaserad bedömning utifrån andra infrastrukturprojekt i centrala Göteborg, är att detta arbete måste drivas proaktivt. Det innefattar bland annat stort behov av uttryckliga krav gällande tillgänglighet och logistikfrågor i upphandlingen av berörd(a) entreprenad(er). En totalentreprenad där entreprenörerna "bara" har att uppfylla fundamentala krav gällande logistik kommer medföra att entreprenören tillämpar billigast möjliga lösningar, vilka inte kommer att ge en tillräckligt god tillgänglighet och logistiksituation för verksamheterna kring Korsvägen under genomförandetiden. Svenska Mässan föreslår att Trafikkontoret bjuder in Trafikverket och övriga berörda verksamhetsutövare för att, redan innan entreprenaderna handlas upp, öppet och i förebyggande syfte diskutera frågor rörande tillgänglighet och logistik för verksamhetsutövare och projekt.

Område för centrumändamål i planområdets norra del

I planområdets norra del finns utlagt dels ett långsmalt område för centrumändamål längs vår fasad mot Skånegatan, dels ett trekantigt område för centrumändamål vilket antingen är belagt med förbud mot byggnation.

Vi uppfattar att detta är mark som redan i dagsläget ägs av Svenska Mässan och som i äldre plan lagts ut som allmän platsmark men inte behövs för tidigare avsett ändamål, varför planläggningen snarast är tänkt att spegla verkliga förhållanden. Om detta är korrekt har vi inget att invända i denna del. I annat fall får vi reservera oss mot utformningen av byggrätten.

Markbyte mm

Avslutningsvis uppfattar vi ett tänkt markbyte kring vår huvudentré mot Korsvägen varvid vi tillförs ett markområde omedelbart söder om ovannämnda trekant för centrumändamål i utbyte mot ett markområde strax öster därom. När avser fastighetskontoret översända utkast till markbytesavtal?

Kommentar:

Detaljplanen möjliggör för en gångtunnel. Även om gångtunneln inte är utpekad specifikt i plankartan så har den planstöd. Detaljplanen reglerar inte om och när tunneln byggs. Detaljplanen hanterar inte heller finansiering av tunneln.

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. Det bör påpekas att trafik under byggtid inte hanteras inom detaljplanen utan den planeringen sker separat. Synpunkterna har vidarebefordrats till Trafikkontoret.

Området för centrumändamål är precis som Svenska Mässan uppfattat idag planlagd som allmän plats, men ägs av Svenska Mässan. Därför planläggs den för kvartersmark.

Avtal för markbyte och servitut är färdigställda.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som ”boende” för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

26. Boende på Södra vägen 59

Boende anser att Västlänkens och station Korsvägens genomförande innebär betydande miljöpåverkan för dem. Boende lyfter vikten av grönstrukturen i Göteborg, och att de negativa konsekvenserna för naturvärden kan bli mycket stora särskilt för detaljplanerna för Haga och Korsvägen. Boende framhåller Londons skydd av natur- och grönområden som ett föredöme.

Boende påpekar även att den miljömedicinska utredningen har visat att ytterligare cirka 80 boende vid Västlänkens tunnelmynningar kommer störas av buller, vilket bedöms som betydande.

Vidare framför boende kritik mot att alternativa lösningar inte är utredda, att det tagits svag hänsyn till koldioxidutsläpp under byggtid, att det blir negativt klimatnetto även om biltrafiken minskar, att station Korsvägen har väldigt låg befolknings- och arbetsplatsunderlag, att riskerna för byggproblem inte är tillräckligt utredda, att Västlänken ger längre restid för alla som pendlar, att miljöpåverkan är stor för närboende samt att byggbuller, stomburet buller, vibrationer, luftkvalitet, elektromagnetiska fält och förorenad mark påverkar den psykiska och fysiska ohälsan.

Kommentar:

Vad gäller grönstruktur har viktiga frågor i arbetet med denna detaljplan varit bland annat kulturmiljön och det historiska gröna sambandet mellan de båda äldre landerierna, samtidigt som planen ska möjliggöra för riksintresset för framtida järnväg, en attraktiv

stadsmiljö och effektiv kollektivtrafikpunkt. I detaljplanen finns bestämmelser kring befintligt trädbestånd, och bestämmelser som innebär att de gröna sambanden bibehålls genom att ett större inslag av grönska skapas än vad som finns på platsen Korsvägen idag. Det gröna sambandet mellan Liseberg och Landeriet (samt Näckrosdammen) 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. Detaljplanen hantlar däremot inte omkringliggande park- och trädgårdsmiljöer då de är utanför planområdet. Landeriparken och universitetsområdet kring Näckrosdammen behandlas i ett separat pågående planarbete, detaljplan för Universitet vid Renströmsparken.

För kommentarer gällande MKB, studerade alternativ, restider, placering av stationer och miljöpåverkan, se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken ”Övergripande kritik till projektet Västlänken”.

För kommentar gällande påverkan under byggtiden, se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.

27. Boende på Södra vägen 59

Yttrandet stämmer överens med föreningen Trädplans (nummer 40 nedan) yttrande.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 40.

28. Boende på Skånegatan 39

Yttrandet stämmer överens med föreningen Trädplans (nummer 40 nedan) yttrande.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 40.

29. Boende på Skånegatan 39

Boende anser inledningsvis att förslaget är ambitiöst och väl bearbetat. Boende menar att den östra uppgången endast bör vara högst en eller två våningar hög istället för tre, samt att mittuppgången och östra uppgången bör ha samma stil så att nedgångarna till stationen kan uppfattas direkt. Vidare framhålls att byggnaden enligt MKB:n bryter visuella samband vilket innebär betydande konsekvenser på kulturmiljön.

Boende anser att staden överdriver ytbehovet för den östra uppgången då det påpekas att det är svårt att hyra ut lokaler på Korsvägen, och att tre våningar inte är nödvändigt.

Boende framhåller att det är mycket beklämmande att man i MKB för detaljplaner 2017-08-01, kapitel 1 inledning, skriver om visioner och mål och låtsas som om de kommer att uppnås. Boende menar att verkliga analyser tydligt visar att Västlänken inte skulle bidra till en tät, tillgänglig, ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbar stad. Det är lätt att förstå att helt andra prioriteringar behövs. Detta är givetvis Trafikverkets bord men staden har trots allt hamnat i fällan tack vare sina politiker.

Vidare framför boende att texten i MKB:n, under Markanvändning vid nollalternativet verkligen är praktfull snömostext. Nästan domedagsstämning men utan bevis. Boende anser att ovanstående texter borde korrigeras.

Kommentar:

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 sam-

band. 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.

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.

För kommentarer till synpunkter på Västlänkens nytta, visioner och mål, se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken "Övergripande kritik till projektet Västlänken".

Övriga synpunkter noteras.

30. Tasteboost AB, Skånegatan 29

Bolaget anser att det finns stor risk att möjligheterna för att bo och bedriva verksamhet i området närmast Korsvägen kraftigt försvåras eller omöjliggörs under såväl byggtid som efter en eventuell färdigställd station Korsvägen, och att många boende och verksamheter är beroende av biltransporter och fungerande framkomlighet på vägarna.

Bolaget menar att analyser trafik under byggtiden är undermåliga eller obefintliga och framhåller att MKB för Korsvägen inte innehåller konsekvensanalyser avseende kötider, alternativa vägar m.m. Vidare framhålls att det inte heller finns tillräckliga analyser för trafiksituationen efter ett genomförande av detaljplanen. Ytorna för biltrafik minskas kraftigt trots att inte finns något underlag som visar att bilpendlandet kommer minska. I MKB:n påpekas att konsekvenserna för pendlandet tack vare Västlänken är begränsade.

Bolaget understryker att det saknas en tillräcklig konsekvensanalys för hur boende och verksamheter kring Korsvägen som är beroende och bil och biltransporter påverkas.

Bolaget vill att den del av Västsvenska paketet som utgörs av Västlänken omprövas, i andra hand att planerna för station Korsvägen omprövas särskilt avseende vägtrafiken för boende och verksamheter, att en ordentlig konsekvensanalys av trafiksituationen både under byggtid och efter eventuellt färdigställande upprättas och att fokus måste ligga på framkomligheten med bil. Bolaget anser att boende och verksamheter inte ska påverkas alls och menar att detta kan åstadkommas exempelvis genom planskildhet mellan olika trafikslag.

Kommentar:

Mängden gående, cyklister och kollektivtrafik kommer att öka kraftigt på Korsvägen. Antalet kollektivtrafikresor bedöms fördubblas till 2035. Planförslaget är därför anpassat för att möta denna förändring. För att möta behovet av utrymme för dessa flöden behöver biltrafikens utrymme begränsas jämfört med hur Korsvägen ser ut idag. Korsvägen omdanas efter ett politiskt beslut i Kommunstyrelsen 2015-05-13 om att inte bygga någon biltunnel. Möjligheten att angöra området med bil kommer dock även fortsatt att vara viktigt. Samtliga verksamheter och bostäder m.m. kommer att kunna angöras med bil även efter färdigställandet. En utförlig beskrivning av trafikförslaget, samt analyser av framtida trafikflöden finns i trafikutredningarna som tillhör detaljplanen (PM Trafik – Del 1 Trafikförslag för Korsvägen, Trafikkontoret, 2017-03-27 samt PM Trafik – Del

2 Systemanalyser och kapacitetsberäkningar för Korsvägen, Trafikkontoret, 2017-03-27).

För mer information om påverkan under byggtid, se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken Påverkan under byggtid.

För kommentarer till synpunkter på Västlänken som helhet, se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken "Övergripande kritik till projektet Västlänken".

Övriga

Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som "boende" för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

31. Boende på Stuxbergsgatan

Boende har detaljerade synpunkter på utformningen av trafikförslaget i södra delen av planområdet, med avseende på refuger och svängar.

Kommentar:

Utformning av refuger m.m. omfattas inte av detaljplanen utan sker i efterföljande projektering inför genomförandet. Synpunkterna noteras.

32. Boende på Gibraltargatan 102

Boende motsätter sig det liggande förslaget till station Korsvägen, och anser att Lisebergs station bör utvecklas istället. Station Korsvägen är inte ekonomiskt försvarbar och projektet medför en enorm trafikomläggning under ett flertal år, samt att lösningen är svår att genomföra med stora kostnader som följd.

Kommentar:

För kommentarer se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken "Övergripande kritik till projektet Västlänken".

33. Fastighetsägare, Johanneberg 14:5 och Lorensberg 25:4

Fastighetsägare befarar att grundvattennivåerna kommer att sänkas under byggnadsperioden. En sänkt grundvattennivå innebär att träkonstruktioner/ pålar utsätts för syraangrepp vilket på lång sikt leder till sättningar och långsiktiga skadeverkningar på fastigheter. Enligt "Miljökonsekvensbeskrivning station Korsvägen 2017-05-23" kapitel 18.1 och 18.2 kan även en liten grundvattensänkning åstadkomma stora skador.

Fastighetsägare påpekar att under perioden av byggandet av Universum har de och andra fastighetsägare kunnat konstatera grundvattensänkningar med påföljande skador på fastigheter i kvarteret mellan Eklandagatan, Södra vägen och Cederbourgsgatan.

Fastighetsägare vill att nedanstående punkter garanteras:

- Yrkande gällande "Mål M638-16 R4" från geolog Hans Lindqvist skall tillgodoses. (bilaga 1) Yrkande från geolog Hans Lindqvist för respektive fastighet skall tillgodoses. (exempel bilaga 2).
- De fastighetsägare som så önskar skall kontinuerligt få ta del av mätningar av grundvattennivåer som kan beröra bärande träkonstruktioner i deras fastigheter - före, under och efter byggperioden.
- Skriftlig garanti för ersättning för eventuella skador inom en period av minst 20 år efter bygget Västlänkens slutförande, om grundvattennivån i området kring Korsvägen

(inkluderande fastigheterna Johanneberg 14:5 och Lorensberg 25:4) skulle sänkas under byggperioden eller därefter. Yrkande från Rolf Eriksson skall tillgodoses. (bilaga 3)

Kommentar:

För kommentarer gällande grundvattennivåerna, hur kringliggande fastigheter ska skyddas under byggnation samt för frågor om ersättning, se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken ”Påverkan under byggtid”.

34. Boende på Lundgrensgatan 12

Boende vill påpeka värdet av de sammanhängande grönområdena Landeriparken och Näckrosdammen.

Kommentar:

Landeriparken och universitetsområdet kring Näckrosdammen behandlas i ett separat pågående planarbete, detaljplan för Universitet vid Renströmsparken (Campus Näckrosen).

35. Boende på Vitlinggatan 13

Boende framför omfattande kritik mot hela projektet Västlänken, från de inledande utredningarna av Banverket, till den politiska behandlingen samt hanteringen av möjliga alternativ. Ett antal alternativ inklusive kalkylerade kostnader räknas upp, som anses uppfylla minst lika stor nytta som Västlänken, till mindre kostnader och inom samma tid. Därutöver framhålls alternativet Gårdalänken. Boende anser att Västlänken och därmed även detaljplanen för Korsvägen inte bör genomföras. En mer omfattande redovisning krävs av kostnadsbilden för både projekt Västlänken och detaljplanen för station Korsvägen, då kostnaderna pekar på 40 miljarder kronor i 2009 års prisnivå.

Boende anser att prognoserna om antalet framtida resande i Korsvägen inte stämmer och att en mer trovärdig analys som validerar dessa fantasifulla antaganden krävs.

Vidare framhålls att Västlänkens stationer är placerade på ett sätt som inte gynnar arbetspendlingen, samt att Västlänken och station Korsvägen endast i mycket liten utsträckning kan bidra till målen i stadens trafikstrategi, med bland annat ökad andel resande med kollektivtrafik och minskade antal bilresor. Projekt Västlänken undantränger andra betydligt viktigare insatser.

Boende anser att en anslutning från Mölndalsvägen till E6 norrut måste skapas, exempelvis via Lisebergs nuvarande parkering via bro över å och väg. Vikten av parkeringsmöjligheter, såsom pendelparkeringar, invid station Korsvägen understryks även.

Boende menar att Västlänken kommer ge förlängda res- och gångtider jämfört med dagens situation för de flesta resande. Förlorad restid till följd av trafikomläggningar av spårtrafik under byggtid kommer aldrig att tas igen.

Vidare framhålls att tågkapaciteten för Västlänken är lägre än både nuvarande och framtida kapacitet samt att fjärr- och snabbtåg kan inte utnyttja Västlänken.

Vad gäller stadsutveckling framförs att stadsdelarna kring Haga och Korsvägen är i det närmaste helt exploaterade. Rivningen av kulturbyggnader på Lisebergs område är knappats utveckling och station Korsvägen ger inget tillskott till områdets attraktivitet.

Boende framför kritik om påverkan under byggskedet, gällande bland annat grundvatten, ledningsomläggningar, trafikomläggningar samt klimat- och miljöpåverkan. Beräkningar av transportmängder, buller och luftkvalité anges.

Kommentar:

För kommenterar angående inledande järnvägsutredningar, alternativa lösningar, prognoser om resandeantal, restider och kapacitet, se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken ”Övergripande kritik till projektet Västlänken”.

Kostnader för genomförandet av detaljplanen för Korsvägen ovan mark, såsom iordningställande av allmän plats och spårvägar m.m., redovisas i en genomförandestudie som är upprättad av Trafikkontoret, vilken godkändes i Trafiknämnden 20 juni 2018. Aktuell detaljplan innehåller inte kostnadsunderlag för järnvägstunneln då den hanteras i andra processer. För mer information, se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken ”Övergripande kritik till projektet Västlänken”.

För kommentarer angående påverkan under byggtid, se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken ”Påverkan under byggtid”.

Väganslutning från Mölndalsvägen till E6:an via Lisebergs nuvarande parkering har inte varit en del av aktuellt planarbete. Möjlighet kommer fortsatt att finnas att köra från Mölndalsvägen, via Korsvägen och Örgrytevägen till nuvarande Örgrytemotet. Däremot kommer det inte vara möjligt att köra från Örgrytevägen över Korsvägen till Mölndalsvägen söderut. Den framtida formen på nuvarande Örgrytemotet är i nuläget inte bestämt.

Det finns planer på omfattande stadsutveckling i direkt angränsning till, och i närheten av Korsvägen. I motsats till att vara i det närmaste helt exploaterat, innehåller området kring Korsvägen några av de största kommande projekten i Göteborg. Bland dessa framtida stadsutvecklingsprojekt kan nämnas Svenska Mässans fjärde torn, som nu har fått positivt planbesked, och den omfattande stadsutveckling som föreslås i evenemangsstråket, med bland annat en ny arena. Planarbete pågår för en utveckling av det intilliggande universitetet i Renströmsparken, utöver den nybyggnation av Nya Humanisten som pågår. Därutöver pågår planarbete för en betydande expansion av Liseberg söderut med hotell och en vattenpark, ca 700 meter och en hållplats från Korsvägen.

36. Boende på Håltavägen 9C

Boende anser att spårvagnstrafiken saktas ner genom att planförslaget innebär fler branta svängar jämfört med dagens situation, vilket leder till obekvämare resa, sämre kapacitet och ökad risk för olyckor.

Kommentar:

Den nya svängen är en följd av att hållplatsen för bl.a. linje 4 flyttas till ett samlat hållplatsläge i mitten av Korsvägen. Trafikeringsanalyser visar att det samlade hållplatsläget leder till ökad kapacitet jämfört med idag. Omplacering av hållplatser medför även effektivare byten och en mer lättorienterad bytespunkt. Svängen ligger i direkt anslutning till hållplatsen, vilket innebär att hastigheterna ändå är mycket låga. Hastighet och komfort påverkas därför i mycket liten utsträckning. Korsvägen kommer få en utformning som prioriterar gående, cyklister i högre utsträckning än idag, vilket bedöms leda till en säkrare miljö för dessa oskyddade trafikanter jämfört situationen på Korsvägen idag.

37. Boende på Långefjällsgatan 8

Boende anser att Västlänken inte ska byggas i sin nuvarande form innan en oberoende utredning påvisat verklig samhällsnytta och rimliga kostnader för detta, och begär att projektet stoppas tills det att en sådan utredning tagits fram. Det understryks att Västlänken inte är fullständigt utrett. Teknisk utveckling, med bl.a. självkörande bilar, framförs som en anledning till Västlänkens begränsade nytta.

Boende menar att prognoser om framtida resenärer är felaktiga, bl.a. med avseende på hur man tagit hänsyn till avstånd till de olika stationerna. Vidare framförs att kapaciteten på centralstationen inte är fullt utnyttjad, att fler spår där kan byggas ut ovan mark, samt att Västlänken inte ökar kapaciteten i omgivande spårssystem, då pendeltåg och fjärrtåg fortfarande kommer samsas på befintliga spår fram till Göteborg. Istället bör fler omkörningsmöjligheter, egna spår för pendeltåg och dubbelspår till Borås och Uddevalla byggas ut. Kritik framförs även mot beräkningarna av miljönytta, att miljöbelastningen under byggtid överstiger miljövinster i många år och att beräkningarna inte tagit hänsyn till teknikutvecklingen inom andra transportområden. Vidare framförs att en tunnelbana bör byggas för att förbättra den lokala kollektivtrafiken, istället för en satsning på regional trafik genom projekt Västlänken. Boende påpekar även att Västlänken inte kommer kunna användas av höghastighetståg, samt att tunneln medför stora säkerhetsrisker då inga evakueringsstunnlar har planerats.

Boende anser att stationen i Haga är felplacerad, med avseende på bl.a. avstånd till arbetsplats- och boendekoncentrationer. Istället bör en placering under Guldheden utredas. Det framförs även att Lisebergs station bör byggas ut istället för att bygga en ny station vid Korsvägen.

Boende menar att den demokratiska processen, med tillhörande utredningsunderlag, som föregått besluten om Västlänken var bristfällig. Boende framför även att folkomröstningen om trängselskatt och därmed även Västlänken inte respekterades.

Kommentar:

För kommenterar se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken ”Övergripande kritik till projektet Västlänken”.

38. Boende på Långefjällsgatan 8

Boende begär att projektet stoppas tills dess att en oberoende expertutredning genomförs. Nuvarande projekt är ett politiskt haveri och kommer att fördärva Göteborg under många år till ingen nytta. Göteborgs politiker har valt ett prestigeprojekt i stället för det som trafikverket förordade. Det behövs ingen slinga under Göteborg och inga stationer i Haga eller Korsvägen där det redan finns en tågstation mycket nära. Det som hade behövts är en station under Sahlgrenska och Chalmers. Där finns underlag för och ett ökande behov av jobbbpendling och fjärrtrafik för personal, patienter och anhöriga från hela landet 24/7/365!!! Har någon räknat på hur många som går in och ut genom grindarna där? Men bygg gärna om Korsvägen för den är hemsk som den är i dag. Sätt spår-vagnarna på pelare som man gör i storstäder, t ex Bangkok mfl över hela världen och separera biltrafik, bussar och gångtrafik så blir alla vinnare! Framför allt Göteborgarnas plånböcker!

Kommentar:

För kommenterar se sammanfattningens Tematiska svar under rubriken ”Övergripande kritik till projektet Västlänken”.

39. Boende på Vallvägen 4

Boende undrar hur länge eländet (byggnation av VL i staden Göteborg) ska hålla på, samt hur vi som reser till Korsvägen med buss alternativt spårvagn skall komma till och från utan problem?

Kommentar:

Öppningen av Västlänken är planerad till år 2026. För kommenterar angående trafik under byggtid, se sammanfattningen Tematiska svar under rubriken ”Påverkan under byggtid”.

40. Föreningen Trädplan Göteborg c/o Fogelbergsgatan 9a, 411 28 Göteborg

Totalt har 82 personer skickat samma eller liknande yttrande som föreningen Trädplan har skickat in. Dessa återfinns numrerade och benämnda som boende under rubrikerna "Sakägare", "Övriga" samt "Synpunkter som inkommit efter granskningstidens slut". Föreningens yttrande följer nedan i sin helhet:

Föreningen yrkar på följande

1. att Västlänkens Station Korsvägen inte byggs, och därmed ej heller uppgång vid Johannebergs- och Olof Wijksgatan.
2. att Göteborgs kommunfullmäktiges beslut att ändra detaljplaner samt tillstyrka olika detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal undanröjs
3. att det utreds billigare och miljövänligare alternativen till Västlänken
4. att de stora skyddsvärda stora träden på östra sidan bevaras och naturminnesförklaras
5. att de träd som finns på allmän plats (park eller natur) skyddas genom särskild skyddsbestämmelse
6. att områden runt Näckrosdammen och Renströmska parken med högt naturvärde klassas som naturskyddsområde enligt miljöbalken
7. att artskyddsförordningen gäller och inga undantag görs
8. att fortsatt fragmentisering av grönområden undviks (sambandet mellan Lisebergs grönska och Landeriet och Näckrosdammen)
9. att ädellövskogen och parkmiljön runt Korsvägen bevaras
10. att EUs habitatdirektiv följs, särskilt vad gäller skydd av "blandädellövskog" och "blandädellövsträd i brant sluttning"
11. att de skyddsvärda stora träden upp mot Landeriet bevaras och naturminnesförklaras
12. att de skyddsvärda träden på och runt Lisebergs mark bevaras
13. att de grova träd som hamnar på allmän plats (park eller natur) skyddas genom särskild skyddsbestämmelse
14. att kännbara viten utdöms i de fall träd skadas
15. att kulturhistoriska byggnader och kulturmiljöer bevaras
16. att viktiga siktlinjer inte förstörs
17. att kännbara viten utdöms i de fall kulturhistoriska byggnader och kulturmiljöer skadas
18. att områden med högt naturvärde klassas som naturskyddsområde enligt miljöbalken
19. att artskyddsförordningen gäller och inga undantag görs
20. att fortsatt fragmentisering av Korsvägens grönområden undviks, och att Göteborgs Grönplan samt nya Trädpolicy följs

2. Grunder

Föreningen Trädplan Göteborg yttrade sig 2016 angående samrådshandling för detaljplan för Västlänken, station Korsvägen med omgivning.

Föreningen framhöll att planen innebär en oåterkallelig påverkan av värdefull stadsnära natur och att den medför stora ingrepp i områdets speciella natur- och kulturmiljö vilket

strider både mot PBL:s generella varsamhetsbestämmelser och förvanskingsförbud (området är upptaget i Göteborgs bevaringsprogram för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse) och Miljöbalken (området är ett riksintresse för kulturmiljövården).

I yttrandet påpekas att de kompensationsåtgärder som föreslås för grova träd och förlusten av tätortsnära natur inte är tillräckliga, att de gamla skyddsvärda träden som fälls inte går att ersätta, att kopplingen mellan landeriernas park /trädgård endast kan ”förmimmas” om de föreslagna byggrätterna i öster utnyttjas och att den föreslagna stationsbyggnaden ute på platsen är för hög eftersom den stör siktlinjer mot kulturhistorisk värdefull bebyggelse.

Föreningen Trädplan yrkade i sitt yttrande 2016-05-17/2016-06-13 på att den föreslagna detaljplanen skulle omarbetas så att ett genomförande inte innebär någon betydande miljöpåverkan av natur- eller kulturmiljön.

I stadsbyggnadskontorets kommentar till föreningens yttrande (samrådsredogörelse 2017-05-23) sägs att det gröna sambandet ska tillvaratas så långt som möjligt genom nya trädplanteringar över stora delar av platsen och nyanlagd parkmiljö som fortsätter upp mot Liseberg samt genom att östra byggrätten begränsas ”både i höjd och utbredning”. Enligt Föreningen Trädplan är detta inte tillräckligt. Hela det öppna hörnpartiet som idag leder in mot Lisebergs park kommer att byggas för och även om den föreslagna byggnaden är lägre än i det tidigare förslaget blir påverkan stor och effekten förödande på denna del av miljön.

Beträffande den nya byggnaden som föreslås i ungefär samma läge som den befintliga ”kiosken” anger stadsbyggnadskontoret att den sänkts från 7 meters höjd till 6 meters höjd. Det innebär enligt Föreningen Trädplan inte en tillräcklig förbättring. Den stör fortfarande sikten mot fondbyggnaden i kvarteret Turmalinen. Den påverkar även vyn mot Johannebergs landeri från öster eftersom den nya byggnadens övre del kommer att skymma den gröna slänten nedanför den gamla landeribygnaden.

3. Slutsats

Föreningen Trädplan Göteborg anser att ett genomförande av den nu delvis ändrade detaljplanen fortfarande medför en mycket stor negativ påverkan på områdets värdefulla natur- och kulturmiljö. Föreningen upprepar därför de synpunkter som framfördes i yttrandet 2016-05-17/2016-06-13 och anser att detaljplanen för ”Västlänken, station Korsvägen med omgivning” ska omarbetas så att ett genomförande inte innebär någon betydande påverkan på natur- eller kulturmiljön.

I regeringens tillåtlighetsprövning för Västlänken villkoras att projektet inte ska medföra betydande påverkan på miljö- och bevaringsintressen. Det vore då självklart att detta också följs upp i de detaljplaner som ska möjliggöra projekt Västlänken.

Vi yrkar på att detaljplanen för Korsvägen omarbetas så att ett genomförande inte innebär någon betydande miljöpåverkan på varken kultur- eller naturmiljön.

Detaljplanen bryter mot regleringar i bl.a. EUs Habitatdirektiv, PBL och miljöbalken på ett flertal punkter. Alternativ plan bör utredas och nya planer tas fram i samverkan med de boende i området, samt med större respekt för de natur- och kulturvärden som finns i detta unika område. Föreningen Trädplan Göteborg vill att Göteborgs stad tar bättre ansvar för framtiden. Även kommande generationer bör få möjlighet att uppleva gamla träd och unika väl bevarade stadsmiljöer med tätortsnära natur.

Kommentar:

Under arbetet med att ta fram järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning för Västlänken har Trafikverket samarbetat med Göteborgs stads Park- och naturförvaltning för

att kunna bevara träd under byggnationen av Västlänken. I samarbetet har också kulturförvaltningen och stadsbyggnadskontoret deltagit. Ett åtgärdsprogram (2017-05-10) för bevarande av träd har tagits fram och finns att hitta på Trafikverkets hemsida. Där beskrivs utförligt med kartor vilka träd på Korsvägen som påverkas och hur de ska hanteras. För den senaste informationen kring trädflytt se Trafikverkets hemsida, <http://www.trafikverket.se/vastlanken>.

Planen uppfyller grundläggande krav, lagar och regelverk, samt intentionerna i översiktsplanen, Grönplanen och den nya Trädpolycyn. Under samråds- och granskningstiden har närboende, intressenter och myndigheter getts 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.

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.

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

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 betonas också genom torgytan som föreslås, som möjliggör en plats för vistelse på ett annat sätt än idag. Befintlig detaljplan medger en byggrätt på 7 meter.

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. Mellan byggrätterna för stationen och Universeum sparas ett mellanrum, tänkt att anläggas som en urban parkmiljö, som sedan fortsätter vidare ut över delar av Korsvägenområdet upp mot Landeriet. Detta för att ytterligare förstärka kulturmiljöernas sammanhang och den gröna kopplingen områdena emellan.

41. 73 personer har skickat in yttrande i enlighet med Trädplan: Boende på Västergatan 21

Boende på Andra Långgatan 18
Boende på Båtxegatan 14
Boende på N. Fiskebäcksvägen 220
Boende på Överåsgatan 4
Boende på Lillåsgatan 1
Boende på Godhemsgatan 24B
Boende på Heinövägen 3
Boende på Kungssportsavenyn 45
Boende på Hvitfeldtsgränd 10A
Boende på Folkvisegatan 4
Boende på Kyrkåsgatan 11B
Boende på Haråsgatan 3
Boende på Jan Ivarssonsväg 2
Boende på Eklandagatan 6
Boende på Kaveröporten 6
Boende på Pilegården 2A
Boende på Vattugatan 2B
Boende på Älvsborgsgatan 26
Boende på Torslanda Mellängård 38
Boende på Daltorpsgränd 29
Boende på Östra Skansgränd 3F
Boende på Skanstorget 10B
Boende på Kryddkraddegatan 10
Boende på Varpmossevägen 28
Boende på Scholandersgränd 8
Boende på Frukträdsgatan 5
Boende på Stureplatsen 2B
Boende på Tellgrensgatan 2D
Boende på Golfbanevägen 28
Boende på Richertsgatan 8
Boende på Haga Kyrkogata 8
Boende på Tångedal 62
Boende på Seminariegatan 6
Boende på Peter Bagges gata 8B
Boende på Kungälvsgatan 27
Boende på Hedåsgatan 7
Boende på Hedåsgatan 7
Boende på Viktoriagatan 15F
Boende på Södra Vägen 32
Boende på Södra Vägen 32
Boende på Dottegården 38
Boende på Övralidsgatan 3
Boende på Sankt Sigridsgatan 54
Boende på Näverlurgränd 22
Boende på Jakobsdalsgränd 12A
Boende på Johannebergsgatan 32A
Boende på Trälåsvägen 13B
Boende på Brattenvägen 10
Boende på Basungatan 25
Boende på Båtxegatan 14
Boende på Stenhyddgränd 3
Boende på Vasagatan 6A
Boende på Övre Buråsliden 9A
Boende på Kantarellen 5
Boende på Paternostergatan 10
Boende på Lundgrensgatan 4
Boende på Kungshöjdsgatan 11B

Boende på Föreningsgatan 4A
Boende på Lilla Bergsgatan 1
Boende på Askims Röseväg 13
Boende på Lilla Munkebäcksgatan 11E
Boende på Askims Domarringsväg 184
Boende på Häradsgatan 31
Boende på Rosengatan 3B
Boende på Rosengatan 3B
Boende på Sanatoriegatan 50
Boende på Arvid Lindmansgatan 7A
Boende på Sparvgatan 9
Boende på Norra Liden 21
Boende på Haga Kyrkogata 16A
Boende på Sankt Eriksgatan 2A
Boende utan angiven adress

Synpunkter som inkommit efter granskningstidens slut

Följande har inkommit med synpunkter men efter granskningstidens slut, vilka inte har bemötts men registreras som inkomna enligt nedan.

Samtliga dessa yttranden är i enlighet med Trädplans yttrande:

Boende på Landalabergen 10
Boende på Olof Wijksgatan 2A
Boende på Olof Wijksgatan 2A
Boende på Olof Wijksgatan 2A
Boende på Skårsgatan 47
Boende på Örnulf Blekingegatan 61
Boende på Sankt Eriksgatan 2A

Ändringar

Planförslaget har reviderats. Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning. Följande revideringar och kompletteringar har genomförts:

Plankarta

- Planbestämmelse angående översvämningssäkring av cykelnedfart har införts
- Höjdsättning för allmän plats inom planområdet har justerats marginellt
- För ökad flexibilitet har användningen ”Centrum” justerats för att gälla även ovan mark för byggrätten norr om Universeum
- E-området i södra delen av planområdet har utökats något och höjts med 0,5 meter
- Parenteser har tagits bort på de planbestämmelser som gäller byggrätt under kvartersmark

Gestaltningssprogram

- Ett nytt fördjupat gestaltningssprogram har tagits fram

Illustrationskarta

- Illustrationskartan har uppdaterats med illustration från gestaltningsprogrammet

Utredningar

- Nya utredningar rörande skyfall har tagits fram. Utredningen och föreslagen höjdsättning innebär en betydligt bättre översvämningssituation vid skyfall jämfört med idag, i synnerhet på Skånegatan
- Ny utredning rörande utrymning från stationen har tagits fram. Utredningen visar att god utrymningskapacitet kan säkerställas med föreslagen utformning av stationen

Planbeskrivning

- Planbeskrivningen har uppdaterats i de avsnitt som berörs av ovanstående ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med dessa ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Fredric Norrå
Planchef

Christian Bruce
Planarkitekt



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Bilaga 1 – Lista över samrådsrets

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
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 klimaternämnden
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
(fd.Posten AB)
Skanova Nätplanering D3N
Svenska Kraftnät
Statens geotekniska institut
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB
Västtrafik AB

Grannkommun

Mölndals stad

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckningen

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
Göteborgs spårvägar
Handikappfören. Samarbetsorgan
Higab
Naturskyddsfören.i Gbg
Swedegas
Svensk Handel
Tillgänglighetsrådgivare
Västsvenska handelskammaren
Boende på Mimersvägen 42C
Boende på Formskäraregatan 6A
Boende på Olivedalsgatan 8
Boende på Lomgatan 6
Boende på Flötevägen 6
Boende på Lilla Bergsgatan
Boende på Lomgatan 6
Boende på Anders Zornsgatan 36A
Boende på Tegnérsgatan 9
Boende på Engelbrektsgatan 67A
Boende på Gibraltargatan 102
Boende på Klackvägen 26
Boende på Bällsrogatan 16
Boende på Hedåsgatan 7
Boende på Haga Kyrkogata 16 A

Boende på Viktoriagatan 15 F
Boende på Östra Skansgatan 3F
Boende på Båtyxegatan 14
Boende på Johannebergsgatan 32A
Boende på Stenkolsgatan 1
Boende på Hulebäcksvägen 21
Boende på Norra Liden 21
Boende på Stenhyddegatan 3
Boende på Sämjov. 28
Boende på N. Fogelbergsg. 9a
Boende på Södra Vägen 43
Boende på Flöjelbergsgatan 2 A
Boende på Häradsgatan 31
Boende på Sörhallstorget 21
Boende på Byvägen 16A
Boende på Övre Fogelbergsgatan 1
Boende på Bäckeforsg. 13
Boende på Linnégatan 25
Boende på Långefjällsgatan 8
Boende på Södra Vägen 32
Boende på Södra Vägen 32
Boende på Frukträdsgatan 5
Boende på Thorild Wulffsgatan 14
Boende på Södra vägen 32
Boende på Lilla Bergsgatan 1
Boende på Södra vägen 32
Boende på Södra vägen 32
Boende på Hedåsgatan 14
Boende på Erik Dahlbergstrappan 4
Boende på Kungsportsavenyn 45
Boende på Gamla Tumlehedsv. 5
Boende på Ryttaerstigen 74
Boende på Södra Vägen 43

Bilaga 2 - Länsstyrelsen Västra Götalands läns yttrande



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten

Anna Hendén

Planarkitekt

010-224 43 65

anna.henden@lansstyrelsen.se

Yttrande
2017-09-29

Diarienummer
402-27953-2017

Sida
1(4)

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se

Granskningsyttrande över detaljplan för Västlänken, station Korsvägen med omgivning inom stadsdelarna Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2017-06-21 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Länsstyrelsen ser positivt på omdaning av Korsvägen som föreslås av Göteborgs Stad men ytterligare åtgärder behöver vidtas inom ramen för planen.

De trafikanalyser som tagits fram kan inte accepteras av Trafikverket varför Göteborgs Stad och Trafikverket behöver komma överens om ingångsdata för trafikanalyser som båda parter kan acceptera. Om åtgärder skulle behövas i trafiksystemet behöver dessa hanteras på ett godtagbart sätt.

Vidare behöver utrymningsfrågan redovisas ytterligare så att vi tydligt ser att det är möjligt att utrymma från stationen under mark, via mellanplan, upp till markytan. Vi kan fortfarande inte utesluta att viss reglering kommer att behöva ske i plankartan för att säkerställa tillräckligt utrymme finns för utrymning.

Översvämningsfrågan behöver hanteras ytterligare. Dels behöver entrén till cykeltrappan höjdsättas i enlighet med de höjder som tagits fram inom projektet Västlänken. Dels behöver planområdets omgivningspåverkan avseende översvämnings vid skyfall hanteras ytterligare liksom dess påverkan på utryckingsvägen.

Avslutningsvis är geotekniken inte tillräckligt utredd.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt, med avseende på väg E6
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämnings eller erosion med avseende på möjligheten till utrymning och översvämningssäkring av Västlänken

och att inte omgivningspåverkan genom översvämning till följd av planen hanteras samt att geotekniken inte är tillräckligt utredd.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse kommunikation

Väg E6

Som underlag till planen har PM Trafik del 1 och del 2 tagits fram. Trafikförslaget innebär att bitrafiken vid Korsvägen begränsas i förhållande till dagens läge medan cyklister, gående och kollektivtrafikresenärer får bättre framkomlighet. Länsstyrelsen är positiv till en utveckling där bilarnas utrymma begränsas i staden till förmån för andra trafikslag. Effekten av detaljplaneförslaget blir bland annat att trafiken kommer att öka på väg E6. Trafikkontoret i Göteborgs Stad som har författat dessa båda PM menar att överflyttningen av trafik till andra gator/leder blir begränsad och att inga större åtgärder såsom ombyggnation av exempelvis vägmot behöver genomföras.

Trafikverket framför däremot i sitt yttrande (2017-09-26) att Göteborgs Stad inte har visat att Korsvägens trafikförslag medför acceptabla konsekvenser på riksintresset väg E6. E6 har en hög trafikbelastning och kötiderna blir längre för varje år, både Ullevimotet och Örgrytemotet är hårt belastade. Trafikverket gör också bedömningen att det inte finns markåtkomst att göra ytterligare trimningar av väg E6.

Anledningen till de olika uppfattningarna om påverkan på väg E6 är att Göteborgs Stad (Trafikkontoret) och Trafikverket använder sig av olika trafikprognoser som grund för sina beräkningar av trafiken. Länsstyrelsen anser att Trafikverket och Göteborgs Stad behöver vara överens om vad som är rätt indata i prognoserna. Samråd kring denna fråga och framtagande av en trafikanalys med ingångsvärden som accepteras av Trafikverket är en förutsättning för att det ska gå att bedöma att påtaglig skada på riksintresset väg E6 inte föreligger. Om det skulle visa sig att åtgärder krävs behöver också dessa hanteras på ett godtagbart sätt i planen. Länsstyrelsen är hoppfull om att lösningar är möjliga att finna som innebär att den begränsning av biltrafiken som föreslås vid Korsvägen inte ger en skadlig påverkan på riksintresset väg E6.

Hälsa/säkerhet risken för översvämning olyckor och erosion

Utrymning och insatstider Västlänken

Vår synpunkt från samrådet avseende utrymning kvartstår. Trafikverket har under arbetet med järnvägsplanen för Västlänken endast verifierat utrymning från tåg upp till markplan utan några tillkommande verksamheter på mellanplan.

Ni måste förtydliga hur ni löser utrymningsfrågan. Ni behöver visa att utrymning kan ske för station Korsvägen inklusive verksamheter på mellanplan. Det måste framgå vilka förutsättningar och begränsningar som finns för exempelvis etablering av verksamheter på mellanplan. Detaljplanen har som den är utformad nu inga begränsningar av verksamhetsytor på mellanplan. Frågan måste utredas, redovisas och

säkerställas på något sätt i planen för att Länsstyrelsen ska kunna godta den. Vi kan fortfarande inte utesluta att det är nödvändigt att reglera på plankartan.

Översvämning

Länsstyrelsens övergripande ståndpunkt är att åtgärder som krävs för att säkra området ifrån översvämning under ett skyfall ska i så stor utsträckning som möjligt regleras på plankartan.

Planområdet drabbas av översvämning vid ett skyfall. Enligt tillhörande skyfallsutredning så försämrar planens föreslagna höjdsättning av marken situationen för befintlig bebyggelse i en lågpunkt på Skånegatan och Södra vägen. Omgivningspåverkan på omkringliggande bebyggelse vid en skyfallssituation ska hanteras inom ramen för planen. Länsstyrelsen anser därför att innan planen antas så måste det säkerställas exempelvis genom avtal att åtgärder vidtas så att en sådan påverkan inte sker.

Göteborgs Stad (räddningstjänsten storgöteborg) anger att Skånegatan är en prioriterad utryckningsväg för räddningstjänsten. Framkomlighet bedöms kunna ske via alternativa färdvägar för både personbilstrafik och räddningstjänst då Södra vägen är relativt opåverkad vid kraftig nederbörd. Länsstyrelsen anser att frågan om framkomlighet bör samrådats med räddningstjänsten med tanke på att det är en prioriterad utryckningsväg som försvinner. Vi vill även lyfta att övrig utryckningsverksamhet bör inkluderas vad gäller frågan om framkomlighet. Ni behöver därför redovisa frågan om framkomlighet ytterligare i planen.

Då den föreslagna entrén till cykeltrappan, som är en öppning till Västlänken, inte omfattas av järnvägsplanen för Västlänken, är översvämningssäkring av denna inte reglerad genom järnvägsplanen. Länsstyrelsens uppfattning är därför att översvämningssäkring av cykeltrappan ska ske i detaljplanen. Alla öppningar till Västlänken ska enligt järnvägsplanen ha en marginal på minst 0,5 meter över bedömd vattennivå som en regnvolym på 180 mm på två timmar ger.

Geoteknik

Stabiliteten vid Johannebergs Landeri har inte beskrivits i detalj vilket ni behöver göra. Se vidare yttrande från SGI 2017-09-25, som bifogas.

Detta beslut har fattats av utvecklingsledare för Tvärgrupp Göteborg Christina Gustafsson efter föredragning av Anna Hendén. I den slutliga handläggningen har även Peter Wirdenäs, Robert Ernstsson Patrik Jansson, Rebecka Thorwaldsdotter, Lena Emanuelsson och Sigrid Häggbom från Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, medverkat.

Christina Gustafsson

Anna Hendén

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2017-09-25

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2017-09-26

Kopia till:

SGI, David Schälin

Trafikverket Didrik Weber

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen, Peter Wirdenäs

Miljöskyddsavdelningen, Robert Ernstsson

Samhällsavdelningen, Patrik Jansson, Rebecka Thorwaldsdotter, Lena Emanuelsson

Vattenavdelningen, Sigrid Häggbom