

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

Normalt planförfarande



Antagandehandling

Mars 2019

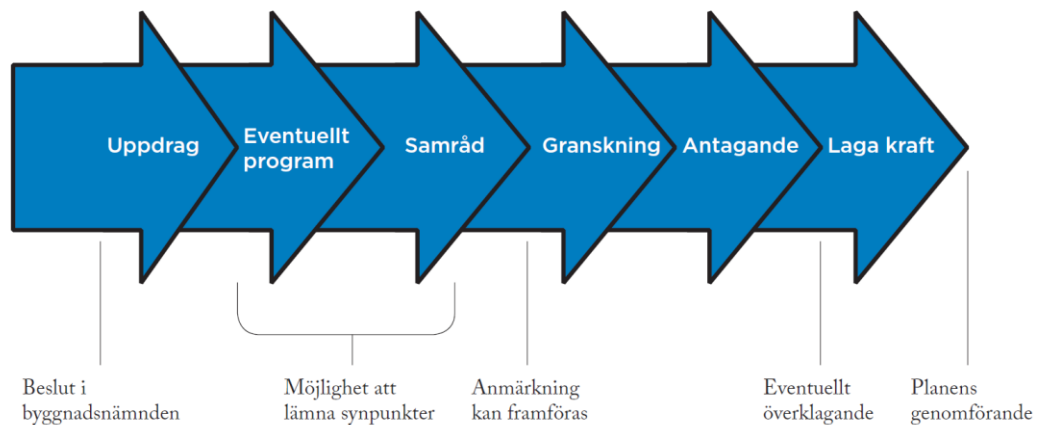


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.

När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerat i program.



Information

Planarbetet startade 2012-10-30

Detaljplanen är upprättad med normalt planförfarande

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Bild på planbeskrivningens framsida: White



Göteborgs Stad

Planhandling

Antagandehandling

Datum: 2017-06-21, rev. 2019-03-26

Aktbeteckning 2 -5440

Diarienummer SBK: 0638/11

Handläggare Christian Bruce

Tel: 031-368 19 14

fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 6467/12

Handläggare FK: Anna Björnered

Tel: 031-368 11 69

fornamn.efternamn@fastighet.goteborg.se

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

Detaljplanen är upprättad enligt Plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingarna behandlar Västlänkens Station Korsvägen under mark samt markanvändning ovan mark i stationens direkta närhet. Följande handlingar ingår i detaljplanen:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser, (skala 1:1000 i A1)

Övriga handlingar:

- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Illustrationsritning (skala 1:1000 i A1)
- Grundkarta, (skala 1:1000 i A1)
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken, järnvägstunnel & stationerna Centralen, Haga, Korsvägen, White Arkitekter, 2014-02-25

- Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, (SKA och BKA), Detaljplaner för Västlänken, Station Korsvägen, Norconsult 2016-02-24
- Program för detaljplaner ”VÄSTLÄNKEN - en tågtunnel under Göteborg” med samrådsredogörelse, Stadsbyggnadskontoret, 2007-02-13
- Stadsutvecklingsprogram för Korsvägenområdet, Version 1.0 Göteborgs Stad, januari 2016
- Fördjupat gestaltungsprogram, Station Korsvägen, Detaljplan för Västlänken White 2018-06-19

Utredningar:

Buller

- Trafikbullerutredning – Detaljplan för Västlänken: Station Korsvägen med omgivning, Akustikforum, Rapport 5920-A, reviderad 2015-06-01
- Bullerutredning – Korsvägen, Stadsbyggnadskontoret, 2017-04-12

Dagvatten

- Dagvattenutredning till detaljplan och ändring av detaljplaner för stationsområdena för Västlänken, Norconsult, 2014-04-11
- Dagvattenutredning, Västlänken Korsvägen, Kretslopp och vatten, 2017-08-01

Förorenad mark

- Detaljplan Västlänkens Station Korsvägen – Bedömd förekomst av markföroreningar och dess påverkan på detaljplanens genomförande, Sweco, 2015-12-11

Geoteknik

- PM Geoteknik, Station Korsvägen, Geoteknisk utredning för detaljplan, Sweco, 2014-09-19
- Geoteknisk utredning för slänten vid Johannebergs landeri, Fastighetskontoret, 2017-05-08

Höga vattennivåer

- Analys höjdsättning med avseende på översvämningsrisk, WSP, 2018-05-11
- Kompletter till skyfallsutredning för Korsvägen, Kretslopp och vatten, 2018-03-13
- Utvärdering av höjdsättning för Korsvägen, Kretslopp och vatten, 2018-02-06

Kulturmiljö

- Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för Västlänken; Station Korsvägen, Tyréns, 2016-02-24, reviderad 2017-04-28

Luftmiljö

- Beräkningar av halterna av PM10 och NO2 i närheten av Västlänkens stationslägen under drifttid, Luftmiljöutredning, Miljöförvaltningen, Utredningsrapport 2015:3, februari 2015
- Nulägesbeskrivning (år 2011) av luftkvaliteten i Göteborgsområdet inför byggande av Västlänken, Miljöförvaltningen, 2013-06-28

Miljömedicin

- Miljömedicinsk bedömning av hälsoeffekter av Västlänken i Göteborg. Sahlgrenska Universitetssjukhuset, Arbets- och miljömedicin, 2014-04-11, reviderad 2014-05-26

Naturmiljö

- Naturmiljöutredning för Västlänken i Göteborg, underlag för detaljplaner och miljökonsekvensbeskrivningar, Calluna, 2013-12-13 reviderad 2014-05-16
- Träd och trädmiljöer i Västlänkens korridor, Underlagsrapport för detaljplaner för Västlänken, Stadsbyggnadskontoret, WSP, 2014-07-04

Trafik

- PM Trafik – Del 1 Trafikförslag för Korsvägen, Trafikkontoret, 2017-03-27
- PM Trafik – Del 2 Systemanalyser och kapacitetsberäkningar för Korsvägen, Trafikkontoret, 2017-03-27

Utrymning

- Utrymning från mellanplan station Korsvägen, Trafikverket, 2018-03-06

Innehåll

SAMMANFATTNING	7
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	7
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	7
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	8
<i>Överensstämmelse med översiktsplanen</i>	8
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	9
<i>Syfte</i>	9
<i>Läge, areal och markägförhållanden</i>	10
<i>Planförhållanden</i>	14
<i>Övergripande planeringsdokument</i>	21
<i>Pågående projekt i området</i>	24
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	26
<i>Kulturrehistoria, bebyggelse och fornlämningar</i>	29
<i>Sociala aspekter</i>	35
<i>Trafik, parkering, tillgänglighet och service</i>	37
<i>Teknisk försörjning</i>	43
<i>Störningar och risker</i>	44
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	47
<i>Korsvägen igår, idag och i framtiden</i>	47
<i>Station Korsvägen, övergripande beskrivning</i>	48
<i>Torg</i>	49
<i>Bebyggelse</i>	51
<i>Trafik och parkering</i>	54
<i>Kulturmiljö</i>	62
<i>Grönstruktur</i>	63
<i>Gestaltning och kvalitet</i>	64
<i>Teknisk försörjning</i>	66
<i>Övriga åtgärder</i>	67
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	72
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	72
<i>Avtal</i>	75
<i>Dispenser och tillstånd</i>	78
<i>Tidplan</i>	78
<i>Genomförandetid</i>	78
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	79
<i>Konsekvenser av nollalternativet</i>	79
<i>Konsekvenser av planförslaget</i>	80
ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	98

Sammanfattning

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att:

- medge en utbyggnad av Västlänken med tillhörande byggrätter
- möjliggöra underjordiska anläggningar för centrumändamål, cykelparkering och teknikutrymmen
- skapa en levande och effektiv kollektivtrafikknutpunkt
- implementera stadens trafikstrategi och utveckla viktiga gång- och cykelstråk
- möjliggöra en stadsförnyelse i ett stationsnära läge
- säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska samt arkitektoniska värden.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av Station Korsvägen, en av tre stationer i järnvägstunneln Västlänken, med tillhörande byggrätter både under och ovan mark. Korsvägen ska med detaljplanen befästas som entré till centrala Göteborg och som en attraktiv och viktig kollektivtrafikknutpunkt för såväl lokal som regional kollektivtrafik nära Göteborgs centralstation och Landvetter Airport City.

Planens innebörd och genomförande

Detaljplanen innebär att uppgångar och tekniska anläggningar tillhörande Västlänkens Station Korsvägen får anläggas.

Station Korsvägen är en underjordisk station som sträcker sig från Näckrosdammen /Renströmsparken i väster till Liseberg i öster. Illustrationsplanen visar på möjlig utbyggnad enligt planförslaget. Här syns de två uppgångarna inom planområdet. Den ena är lokaliserad centralt på Korsvägen i en ny byggnad på torget. Den andra uppgången kommer att ligga vid östra sidan av Korsvägen och är på sikt tänkt att integreras i en ny byggnad med en maximal höjd på 14,5 meter (cirka tre våningar), där det även kommer att finnas andra verksamheter. Inledningsvis byggs östra uppgången som en envåningsbyggnad. Station Korsvägen kommer även att ha en tredje stationsuppgång. Denna kommer att ligga i anslutning till Olof Wijksgatan, alltså utanför föreliggande planområde för att betjäna universitetet och Götaplatsen.

Förslaget möjliggör en plats som kan rymma den ökade kollektivtrafiken och framtidens längre spårvagnar. Triangelformen återkommer som formgivande element. En enhetlig markbeläggning och träd tvärs över hela platsen ska dels utgöra de sammanhållande elementen för platsen som helhet och dels knyta ihop de båda grönområdena vars samband är av högt värde visuellt och kulthistoriskt. Genomfartstrafik från Örgrytevägen och Skånegatan söderut kommer i framtiden inte att vara möjlig, med anledning av de stora ytor som krävs för att rymma framtida ökade flöden av kollektivtrafik, gång och cykel. Framför kvarteret mellan Skånegatan och Södra Vägen föreslås istället en platsbildning, där endast enkelriktad lokaltrafik samt angörings- och servicetrafik kommer att köra. Cykelstråk lokaliseras i huvudsak till Korsvägens kanter.

Genom den nya tågstationen och en tätare buss- och spårvagnstrafik kommer större strömmar av resenärer att röra sig på platsen jämfört med idag. Förslaget innebär att

trafiksituationen på Korsvägen förändras genom att kollektivtrafik, fotgängare och cyklister får bättre tillgänglighet på bekostnad av bilisternas framkomlighet. Både kapacitet och hastighet för bilister kommer att bli lägre när de oskyddade trafikanternas framkomlighet prioriteras.

Överväganden och konsekvenser

Delar av planområdet för Korsvägen ligger inom riksintresse för kulturmiljövården (Miljöbalken 3 kap) Göteborgs innerstad (O2:1-5), Vasastaden med omnejd, enligt Länsstyrelsens beslut 5 november 1987, reviderat 18 augusti 1997.

Västlänken i sig är ett utpekat riksintresse och i gällande översiktsplan utpekad som en del i utvecklingen av staden. Detaljplanen medger en utveckling av kollektivtrafiken i staden. Västlänken byggs för att skapa en hållbar och robust framtida kollektivtrafiklösning, i enlighet med stadens budget och stadens översiktsplan.

Genomförandet av detaljplanen bedöms medföra betydande negativ miljöpåverkan för kulturmiljön. Den planerade östra byggrätten bedöms ge en stor konsekvens för viktiga rester av landeriepoken samt viktiga visuella samband, då det gröna sambandet mellan Renströmsparken och Johannebergs landeri respektive det gröna vid Liseberg och Universeum bryts genom tillkommande byggnad.

Den planerade byggnaden på Korsvägens mitt bedöms ge marginella konsekvenser för kulturmiljöns viktiga visuella samband genom delvis skymmande av siktlinjer. Detta är marginellt då den planerade byggnadens höjd understiger landeriets marknivå. Torgets disposition förskjuts i planförslaget vilket gör att Korsvägen kommer att ha en mindre tydlig mittpunkt och därmed mer utspridda siktlinjer.

Detaljplanen för Station Korsvägen kommer att innebära en stor negativ påverkan på naturmiljön inom planområdet genom att flera skyddsvärda träd på Korsvägen och Södra vägen kommer att försvinna. Förutom förlusten av själva träden kommer livsmiljöer för arter, bland annat ovanliga lavar, att minska i omfattning. Planens syfte är dock att bevara så mycket som möjligt av träden och de alléer som berörs kommer i möjligaste mån att återplanteras alternativt ersättas. Möjligheterna att flytta och/eller återplantera de träd som berörs, bedöms vara goda. Sammantaget bedöms detaljplanen medföra små-måttligt negativa konsekvenser för naturvärdena. Det innebär att detaljplanen för Station Korsvägen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan på naturmiljön.

Bullernivåerna i området är höga men kommer inte att öka nämnvärt vid plangenomförandet. För nya byggnader kan användningsändamålet komma att begränsas.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen stämmer överens med gällande översiktsplan.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Syftet med detaljplanen är att:

- medge en utbyggnad av Västlänken med tillhörande byggrätter
- möjliggöra underjordiska anläggningar för centrumändamål, cykelparkering och teknikutrymmen
- skapa en levande och effektiv kollektivtrafikknutpunkt
- implementera stadens trafikstrategi och utveckla viktiga gång- och cykelstråk
- möjliggöra en stadsförnyelse i ett stationsnära läge
- säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska samt arkitektoniska värden.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av Station Korsvägen, en av tre stationer i järnvägstunneln Västlänken, med tillhörande byggrätter både under och ovan mark. Korsvägen ska med detaljplanen befästas som entré till centrala Göteborg och som en attraktiv och viktig kollektivtrafikknutpunkt, för såväl lokal som regional kollektivtrafik nära Göteborgs centralstation och Landvetter Airport City.

Korsvägen är en strategiskt viktig punkt i staden och här implementeras stadens trafikstrategi för att uppnå stadens miljömål.

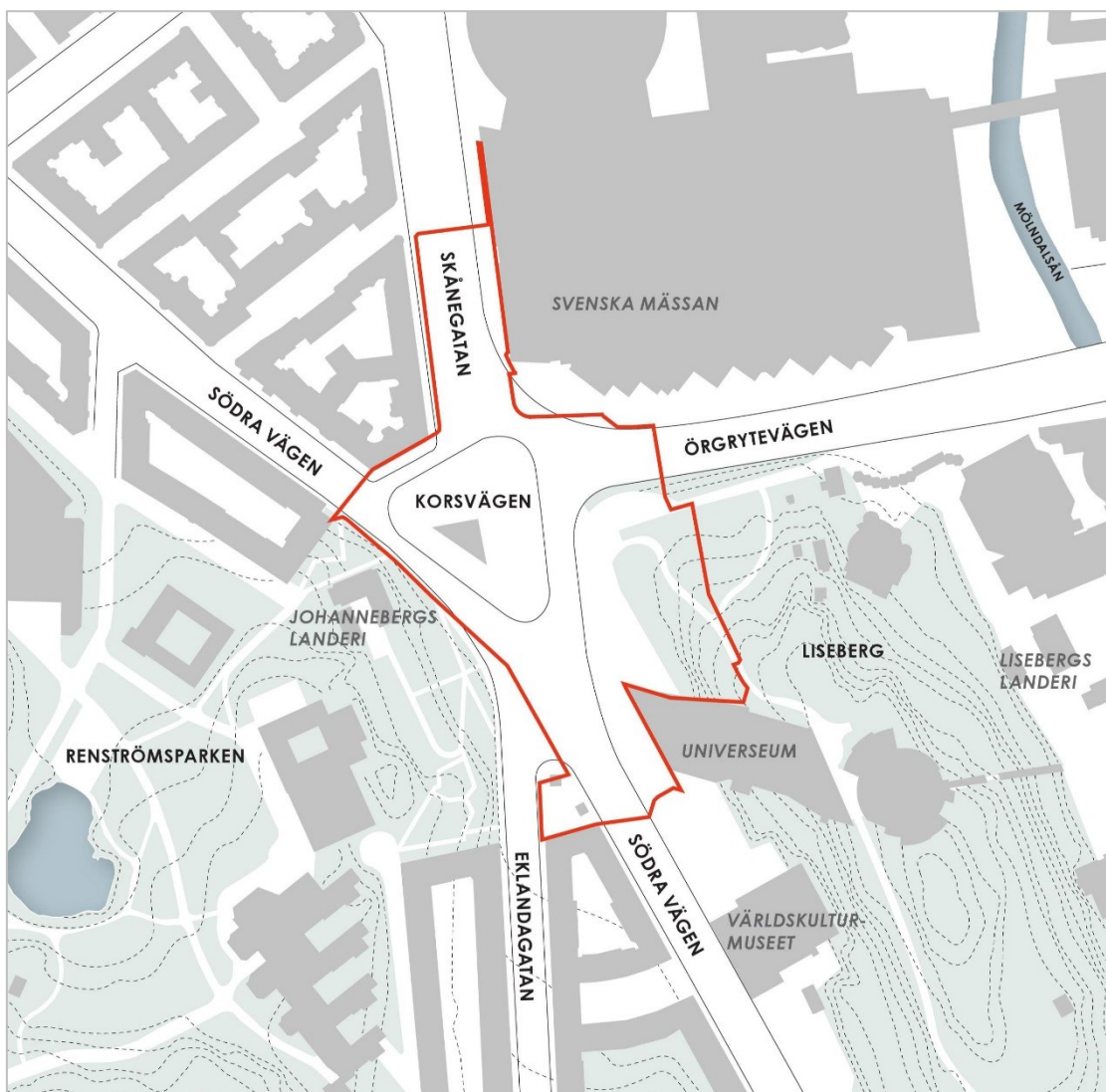
Korsvägen ska vara en plats i staden med tydlig identitet och ska kunna fungera för både vardagsliv och vid evenemang. Detaljplanen ska möjliggöra stadsförnyelse där viktiga värden är kontinuitet i form av sammanhängande stadsväv, samspel mellan vistelsezoner, byggnader, hållplatser och stråk samt flexibilitet i användning av platsen över tid. Utbyggnaden av den nya knutpunkten gör det möjligt att tillföra nya byggrätter inom planområdet för centrumverksamhet och kontor. Dessutom kommer flera, både större och mindre, sammanhängande platser att kunna skapas och grönskan kan ges större plats.

Inom och i anslutning till planområdet finns stora kultur- och naturmiljövärden, samt område som utgör riksintresse för kulturmiljövården. Detaljplanen syftar till att säkerställa stadsbyggnadskvaliteter samt kulturhistoriska och arkitektoniska värden.

Planuppdrag

Vid byggnadsnämnden den 30 oktober 2012 fick Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram detaljplaner för järnvägstunneln och för stationerna Centralen, Haga och Korsvägen.

Läge, areal och markägoförhållanden



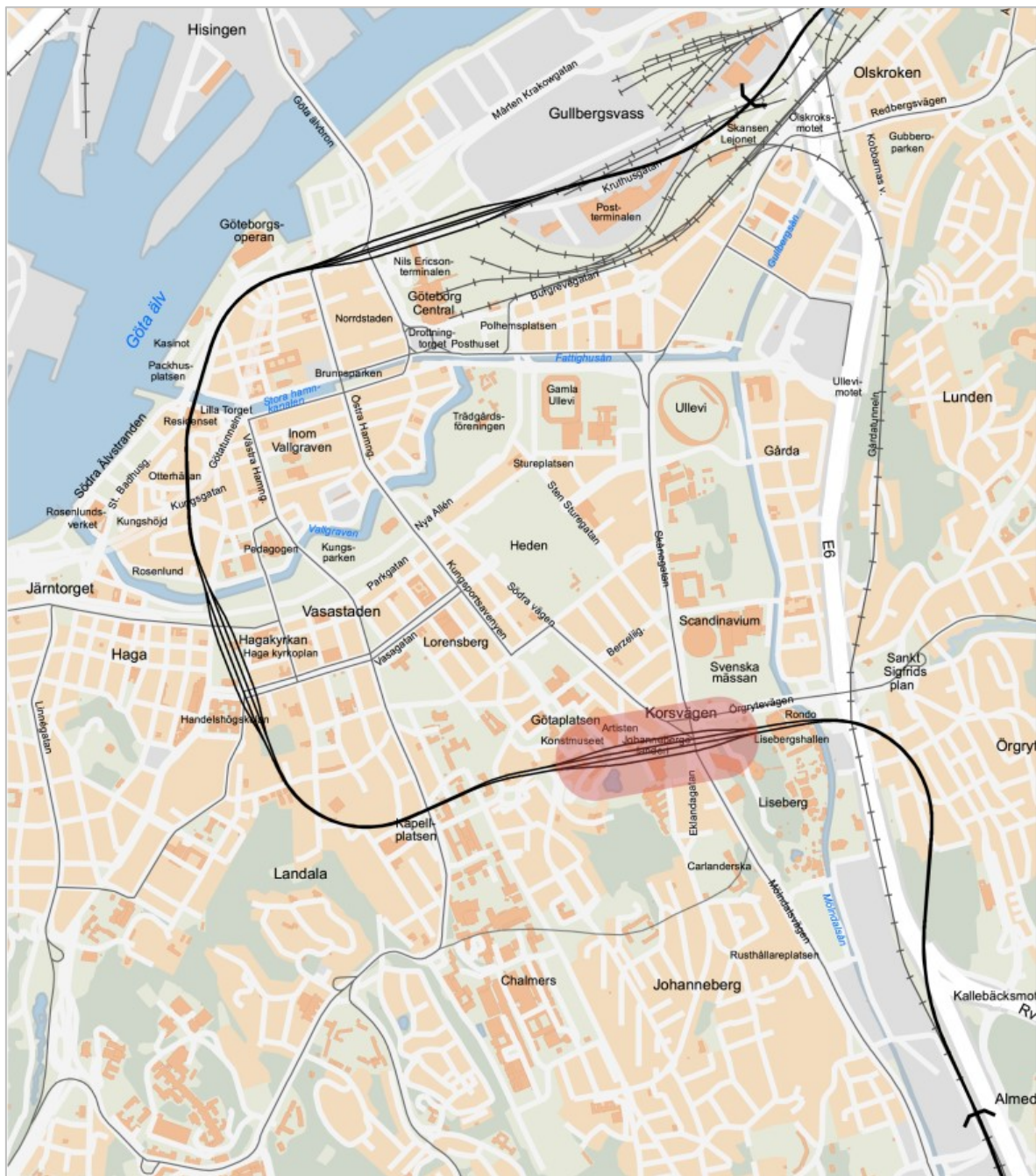
Orienteringskarta över planområdet och dess omgivning.

På Korsvägen sammanstrålar Södra Vägen, Skånegatan, Örgrytevägen och Eklandagatan. Området kring platsen rymmer flera regionalt och nationellt viktiga målpunkter som Liseberg, Svenska Mässan, Scandinavium, Universeum, Världskulturmuseet och Göteborgs Universitet. Området innehåller även bostäder och skolor. Här finns storskalighet med intensiva besöksflöden som varierar över dygnet och året, sida vid sida med boendemiljöer och småskalighet i en struktur med flera historiska lager.

Inom gångavstånd ligger flera kulturinstitutioner som exempelvis Göteborgs konserthus, Göteborgs Stadsteater, Göteborgs Stadsbibliotek och Göteborgs konstmuseum. Chalmers tekniska högskola ligger cirka 1 kilometer sydväst om Korsvägen. Med spårvagn genom Chalmerstunneln tar det endast några minuter att åka dit.

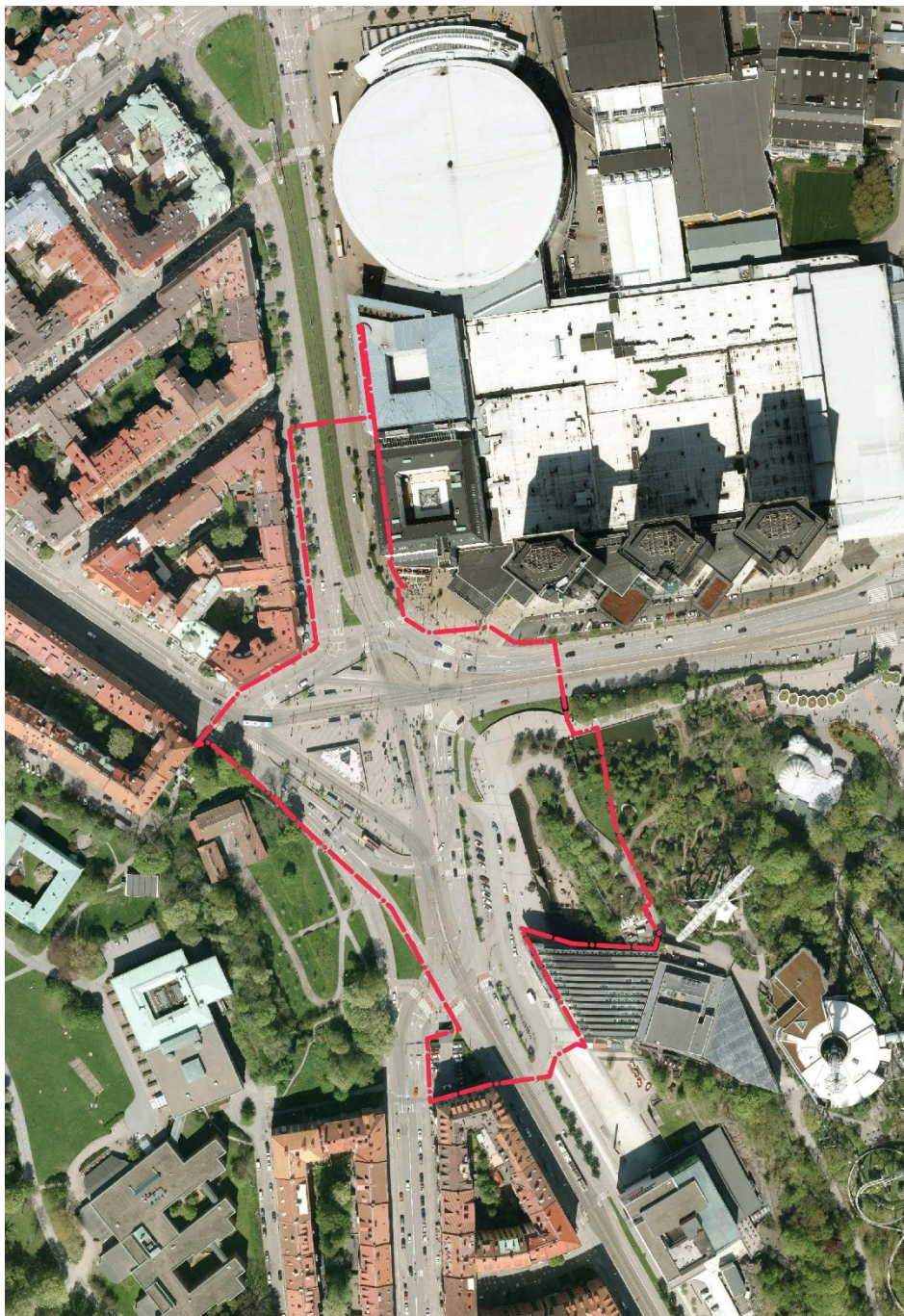
Inom Korsvägens närområde finns Renströmsparken med Näckrosdammen och Mölndalsån som delar av större grönsatser med vattenkontakt. Det gröna sammanlänkas av Johannebergs landeris trädgård och Lisebergs nöjespark och möts i öster av Delsjöns naturreservat och i väster Trollspisberget. I norr ligger Burgårdsparken, liksom förbindelserna till innerstadens parkmiljöer och det gröna stråket längs Mölndalsån.

Korsvägen är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken och är utpekad knutpunkt även i K2020, som är ett kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen. Korsvägen trafikeras för närvarande av sex spårvagnslinjer och femton busslinjer.



Orienteringsbild över centrala Göteborg och stationerna Centralen, Haga samt Korsvägen. Röd markering visar Station Korsvägens läge. Kartan framställd av WSP.

Planområdet



Ortofoto över planområdet. Röd streckad linje visar plangränsen.

Det aktuella planområdet är beläget cirka 1,5 kilometer sydost om Göteborgs stadskärna där Södra Vägen, Skånegatan och Örgrytevägen strålar samman. Planområdet är knappt 3,2 hektar. Göteborg Stad är huvudsaklig fastighetsägare och äger fastigheterna Heden 40:38, 40:41, 40:42 och 705:24, Lorensberg 706:10 och 706:41 samt Johanneberg 707:11.

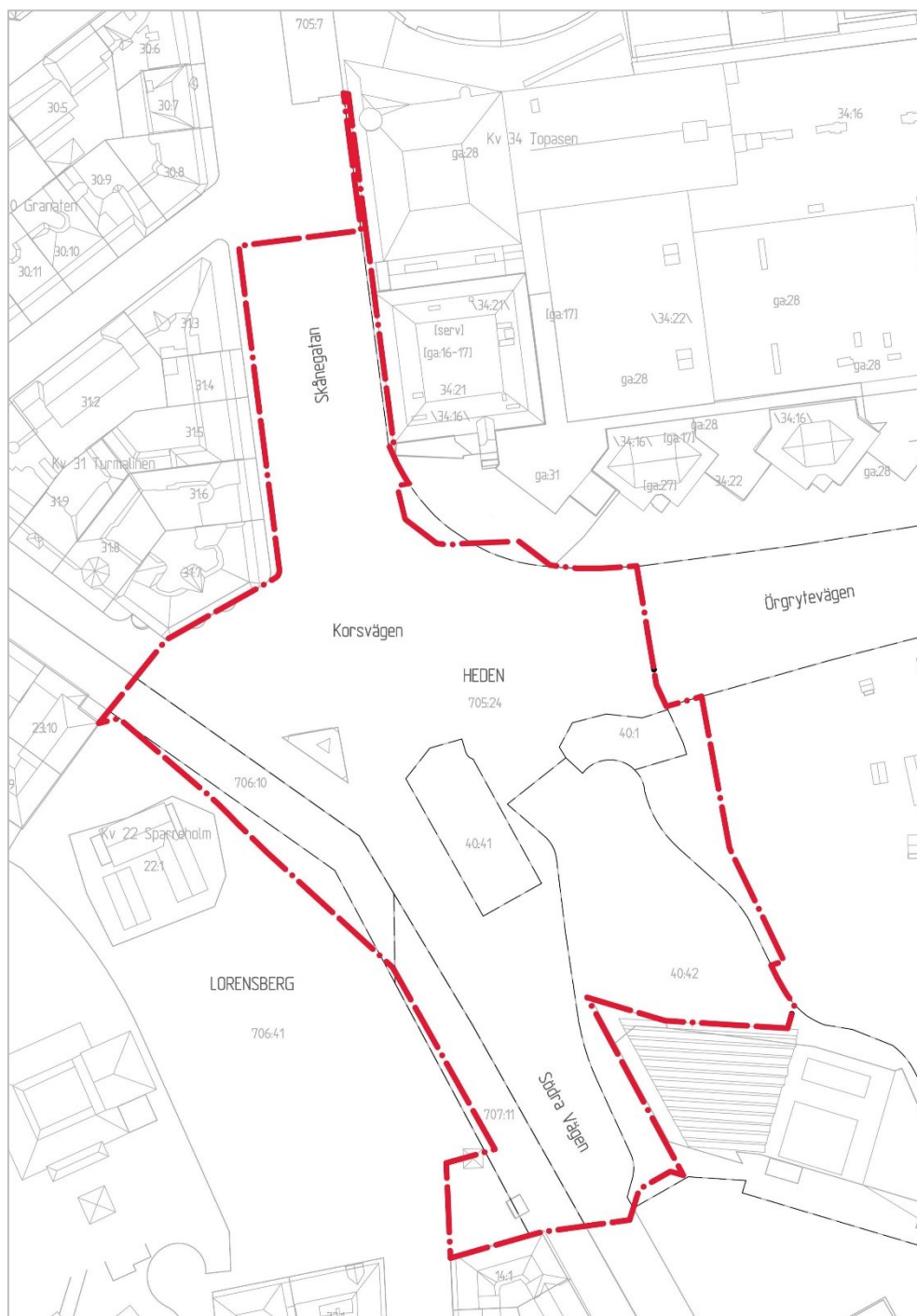
Heden 40:38 är upplåten med tomträtt till Lisebergs AB och Heden 40:42 är upplåten med tomträtt till Universeum AB.

Lisebergs AB är lagfaren ägare till fastigheten Heden 40:1.

Svenska Mässans Stiftelse inklusive dotterbolag är lagfaren ägare till fastigheterna Heden 34:16, 34:21 och 34:22.

Göteborgs Energi Nät AB arrenderar mark för två transformatorstationer inom fastigheterna Lorensberg 706:41 och Johanneberg 707:11.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.



Karta redovisar fastigheter som omfattas av detaljplanen. Svarta, streckade linjer är fastighetsgränser. Röd linje visar plangränsen.

Planförhållanden

Västsvenska paketet och Västlänken

Västsvenska paketet är ett samarbetsprojekt för att främja tillväxt samt ett mer hållbart transportsystem i Göteborgsregionen, vilket har pågått sedan början av 2000-talet. Samarbetsparterna är Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Region Halland, Västtrafik och Trafikverket. De övergripande målen för västsvenska paketet har formulerats gemensamt av de samverkande parterna. De tar sin utgångspunkt både i de mål som är beslutade i regionala och kommunala politiska församlingar samt även i de nationella transportpolitiska målen som är beslutade av riksdagen.

De övergripande målen för Västsvenska paketet är:

- större arbetsmarknadsregioner
- en attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
- en konkurrenskraftig kollektivtrafik
- en god livsmiljö
- kvalitet för näringslivets transporter förbättras samt stärker den internationella konkurrenskraften.

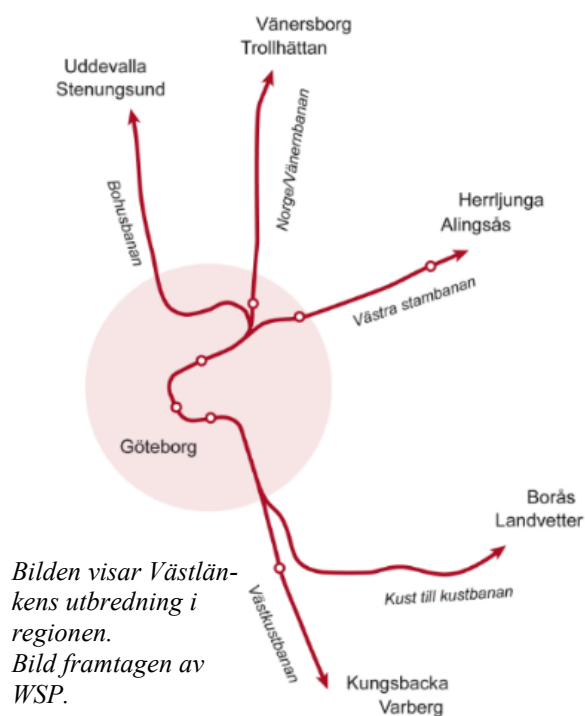
Västsvenska paketet innehåller förutom Västlänken, bland annat förlängning av plattformar för pendeltåg, bussfiler, trängselskatt, ny bro över Göta Älv och Marieholmstunneln.

Västlänken är den enskilt största satsningen i Västsvenska paketet. Västlänken är en pendeltågsförbindelse, mestadels i tunnel, genom centrala Göteborg, med stationer vid Göteborgs Central, Haga samt Korsvägen. De effekter som beräknas uppnås vid färdigställandet av Västlänken är bland annat:

- mer attraktiv kollektivtrafik genom ökad kapacitet och möjlighet till resor utan byten
- förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik i centrala Göteborg med genomgående tåglinjer och stationer i nya lägen
- ökad andel kollektivt resande såväl regionalt som nationellt
- väl utformade resenärsmiljöer.

Järnvägsutredning Västlänken

En förstudie av Västlänken presenterades av Banverket år 2002 (nuvarande Trafikverket). En järnvägsutredning togs sedan fram med tre alternativa sträckningar som valts i förstudien: Haga-Korsvägen, Haga-Chalmers samt Korsvägen. Dessutom studerades Förstärkningsalternativet, en utbyggnad av befintlig säckbangård med nya spår i en tunnel parallellt med befintlig tunnel mellan Olskroken och Almedal. Banverket beslutade 2007 att



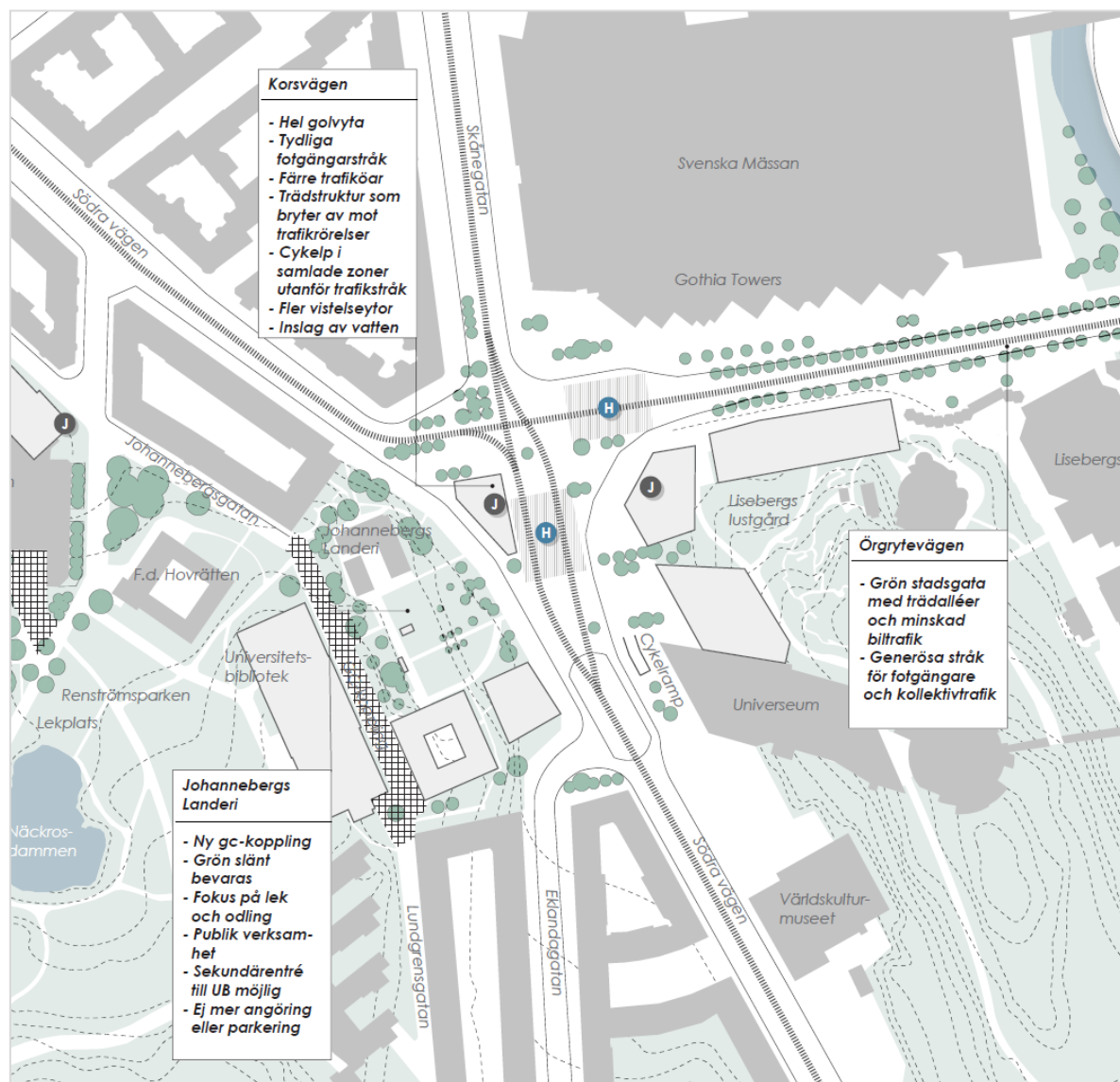
Västlänken skulle drivas vidare och att alternativ Haga-Korsvägen via (Södra) Älvstranden ska ligga till grund för fortsatt planering.

Planprogram för detaljplaner Västlänken

Samtidigt med järnvägsutredningen tog Göteborgs Stad fram ett program och diskussionsunderlag för detaljplaner för Västlänkens olika alternativ. Programsamråd för planområdet (med förordande av alternativet Haga-Korsvägen via Älvstranden) antecknades av byggnadsnämnden 13 juni 2006.

Stadsutvecklingsprogram för Korsvägenområdet

Parallellt med denna detaljplan har ett stadsutvecklingsprogram för området kring Korsvägen tagits fram. I detta hanteras bland annat hur områdets olika funktioner kan samverka, hur en mänsklig skala skapas, Örgrytevägens framtida funktion som stadsgata samt hur Renströmsparken och miljön kring Johannebergs Landeri kan utvecklas för att förstärka området. Konkreta framtidsbilder har tagits fram och illustrerats för att få igång en diskussion. En viktig uppgift i arbetet har varit att vid flera tidpunkter föra dialog med göteborgare i olika åldrar för att förankra och vidareutveckla visionerna.



Karta över Korsvägen och dess omgivningar från arbetet med Stadsutvecklingsprogrammet. (Källa: FOJAB)



Visionsbild från Stadsutvecklingsprogram för Korsvägenområdet. (Bilden visar ett tidigare trafikförslag.)



Visionsbild från Stadsutvecklingsprogram för Örgrytevägen. Bild: Varpunen.

Mål

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

Inbjudande stråk och logiska samband

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

Innerstad med rum för vardagsliv

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

Plats för lärande, upplevelser och möten

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

Strategier

För att nå de tre övergripande målen har man i stadsutvecklingsprogrammet arbetat fram några strategier som särskilt viktiga. I takt med att arbetet går vidare, och framförallt genom fortsatta samtal med verksamheterna i området, kan dessa komma att förändras och utvecklas.

Inbjudande stråk och logiska samband:

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

Innerstad med rum för vardagslivet:

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

Plats för lärande, upplevelser och mötet

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

Alternativvalsstudie för Korsvägen

För att slå fast en planeringsinriktning för Korsvägen har Trafikkontoret genomfört en alternativvalsstudie¹. Syftet med studien var att analysera dels en principlösning med biltunnel under Korsvägen, dels en principlösning med begränsad biltrafik i markplan, samt hur dessa två huvudspår står sig gentemot de målsättningar för trafiken och stadsmiljön som är politiskt beslutade i Göteborg.

Jämförelsen mellan de båda huvudspåren sammanfattas på följande sätt:²

- *biltrafik i tunnel*
- *begränsad biltrafik i markplan.*

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

Analys av upplevelsevärden – kring Västlänkens stationslägen för Västlänken

En *Analys av upplevelsevärden - kring Västlänkens stationslägen för Västlänken*, daterad 2014-06-18, har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret och Ramböll.

Analysen redogör för olika upplevelser med en nulägesbeskrivning av de föreslagna stationsområdena utmed Västlänken. Station Korsvägen beskrivs som tudelad där de två delområdena, Renströmsparken respektive Korsvägen, står i stark kontrast till varandra avseende attraktivitet och trygghetsaspekter. Korsvägen upplevs som relativt trygg bland annat tack vare en stor genomströmning av människor.

Staden har även, med hjälp av Norconsult, tagit fram en beskrivning av de sociala värdena inom planområdet. Dessa är beskrivna under avsnittet Sociala aspekter.

PM verksamheter i resecentra - Utveckling av stationslägena Haga och Korsvägen i Göteborg samt konsekvenser på omgivande handelsstruktur

I en handelsutredning som WSP tagit fram, daterad 2013-08-29, konstateras att trots att resandeflödena förväntas öka väsentligt fram till 2035, bedöms underlaget för en

¹ Alternativvalsstudie för Korsvägen, Dnr: 0676/14, TN 2015-02-05

² Tjänsteutlåtande Val av planeringsinriktning för Korsvägen. Arbetsmaterial, Dnr: 0676/14, TN 2015-02-05

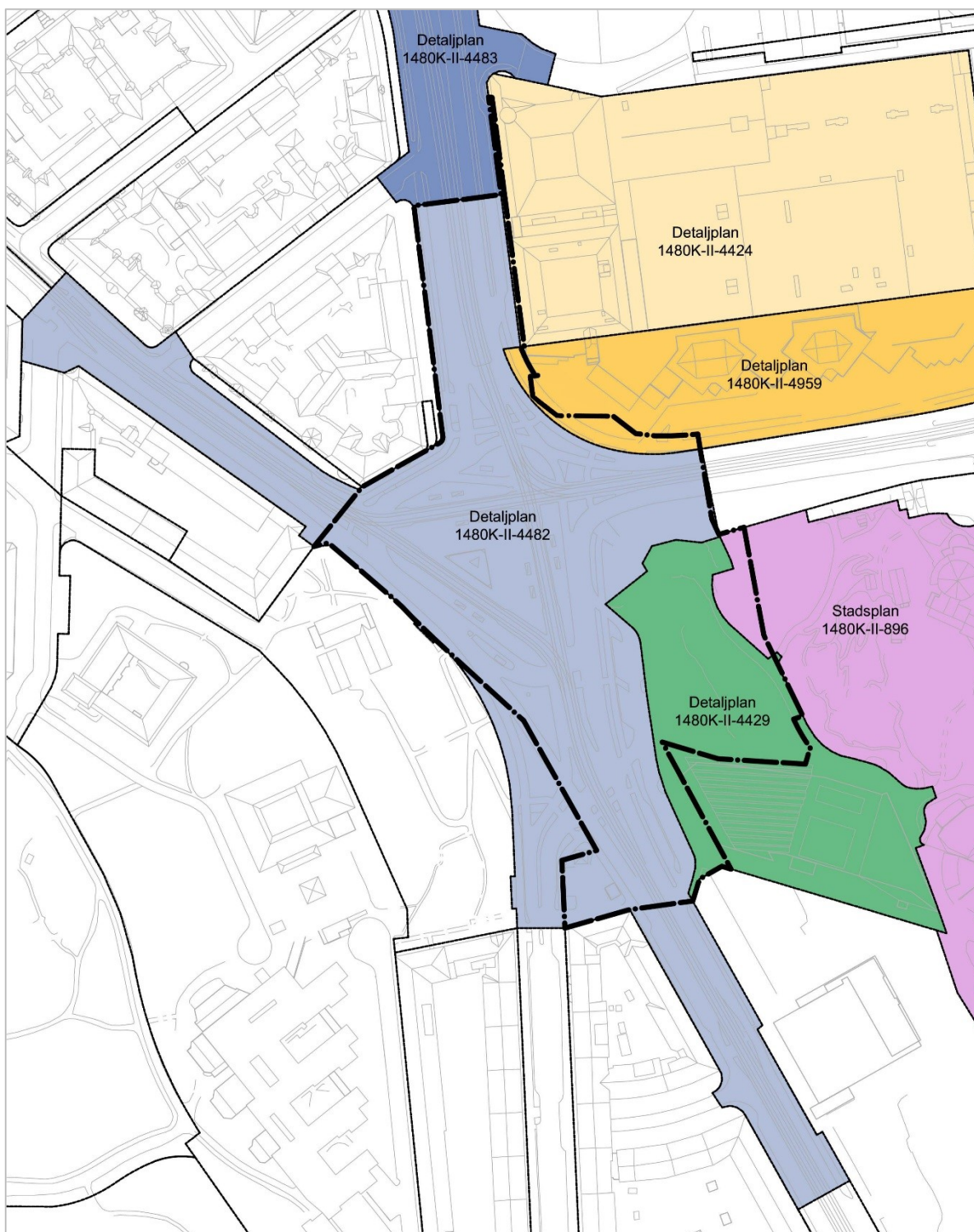
omfattande handel i stationsläget vara relativt begränsat. Man bedömer det dock vara sannolikt att det finns underlag för Pressbyrån, sko- och nyckelservice, kemptvätt, bredare restaurangutbud, café och WC. Med tanke på närheten till Liseberg och övriga attraktioner ser man en potential i att satsa på till exempel ”foodcourt”. Eventuellt kan även anpassad dagligvarubutik fungera.

Detaljplaner

Inom planområdet finns inga fastighetsplaner.

Inom planområdet gäller följande detaljplaner:

Aktbeteckning	År för laga kraft	Markanvändning
1480K-II-4429	1999	Detaljplan för vetenskapscentrum vid Korsvägen/Södra Vägen (Universeum). Genomförandetiden har gått ut.
1480K-II-4482	2000	Detaljplan för kollektivtrafikprojektet Kringen, Korsvägen mm. Befintliga hållplatser och angränsande gator. Genomförandetiden har gått ut.
1480K-II-4959	2008	Detaljplan för hotell Gothia Towers. Genomförandetiden går ut den 2018-07-14
1480K-II-4424	1999	Detaljplan för Svenska Mässan och Hotell Gothia. Genomförandetiden har gått ut.
1480-II-896	1923	Stadsplan för del av Heden, omfattar nöjesparken Liseberg. Genomförandetiden har gått ut.
1480-II-4483	2001	Kollektivtrafikprojektet Kringen, del av Skånegatan m m. Genomförandetiden har gått ut.



Kartan visar gällande detaljplaner som påverkas av föreslagen detaljplan för Korsvägen.

Ändring av detaljplaner (ÄDP) för järnvägstunneln Västlänken

De detaljplaner som berörs av föreliggande planförslag berörs även av *Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken* som vann laga kraft 2018-02-23.

Detta förslag till detaljplan för Station Korsvägen kommer helt att ersätta även de ändringar som görs av de berörda detaljplanerna ovan inom detaljplaneområdet.

Riksintressen och övriga bestämmelser

Västlänkens korridor är riksintresse enligt 3 kapitlet 8§ miljöbalken, enligt Trafikverkets beslut från 23 november 2011. Särskild hänsyn till markreservatets läge och utbredning ska tas vid prövning av lov och då detaljplaner ska upprättas.

Delar av planområdet för Korsvägen ligger inom riksintresse för kulturmiljövården (Miljöbalken 3 kap) Göteborgs innerstad (O2:1-5), Vasastaden med omnejd, enligt Länsstyrelsens beslut 5 november 1987, reviderat 18 augusti 1997.

Inom och i anslutning till planområdet finns stora kultur- och naturmiljövården, samt område som utgör riksintresse för kulturmiljövården.

I angränsning till planområdet finns ett flertal byggnader med högt kulturhistoriskt värde och större delen av den angränsande bebyggelsen ingår i Göteborgs bevarandeprogram. Strax utanför området ligger Johannebergs landeri som även det ingår i Göteborgs bevarandeprogram, och som även tillsammans med del av parkytan utgör en fornlämning enligt Kulturmiljölagen³.

Trädrader och alléer inom planområdet omfattas av generellt biotopskydd enligt Miljöbalken 7 kapitlet 11 §. Inom planområdet har flera ovanliga lavar påträffats. Det är framförallt två objekt som utmärker sig med de högsta naturvärdena. De lavar som påträffats var tidigare rödlistade. Rödlistan reviderades dock 2015 och ingen av de aktuella lavarna är längre rödlistade.

Övergripande planeringsdokument

Prioriterade mål för Göteborgs Stad

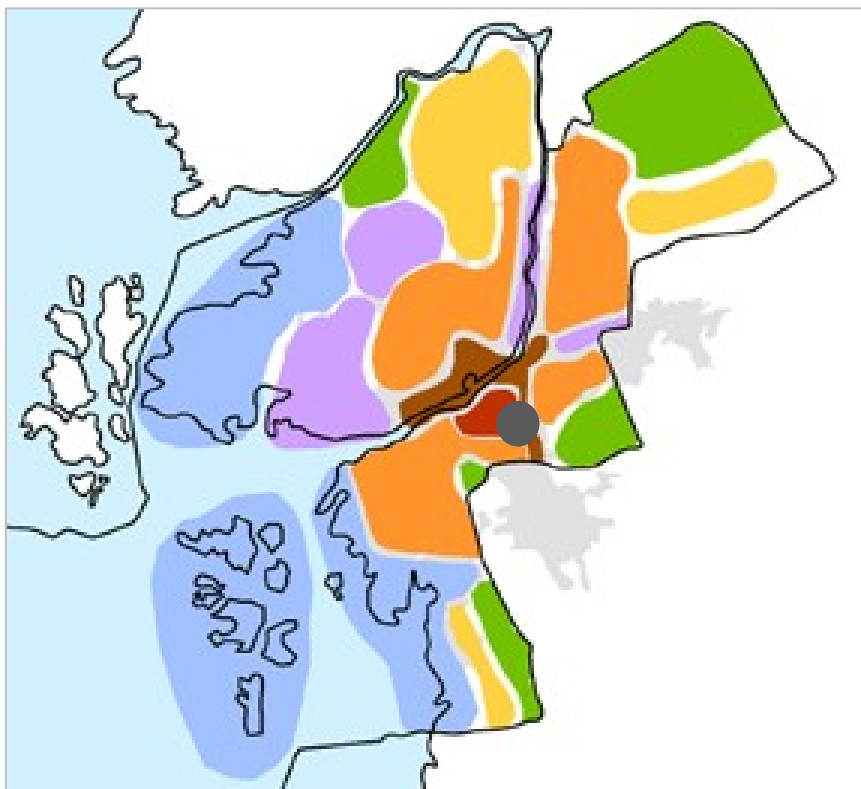
Budget för år 2015 för Göteborgs Stad antogs av kommunfullmäktige den 16 juni 2014. Ett av de prioriterade målen är att det hållbara resandet ska öka. För att uppnå detta mål läggs starkt fokus inte bara på att förbättra framkomligheten och attraktiviteten för kollektivtrafik utan även på att förbättra för gående och cyklister. Ytterligare ett prioriterat mål är att Göteborgssamhället ska minska sin klimatpåverkan för att bli en klimatneutral stad. För att uppnå detta anges bland annat att en minskning av bilismens negativa miljöpåverkan är avgörande för att klimatarbetet ska lyckas. Den framtida trafiken måste bli mer energieffektiv och i högre grad drivas med förnybara bränslen.

³ KML 2 kapitel, Fornminnen Fasta fornlämningar och fornfynd

Översiktsplan för Göteborg

Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 26 februari 2009, anger en tydlig inriktning för stadens utbyggnad med utgångspunkt i Göteborgsregionens tillväxtstrategi *Uthållig tillväxt*.⁴ Göteborg förutsätts ha en kraftig utveckling i stadskärnan. Genom att bygga staden inifrån och ut kan Göteborg stärka regionen. En tät och intressant regionkärna där alla kan mötas och känna tillhörighet är betydelsefullt för näringslivets utveckling och för människors livskvalitet.

Översiktsplanen anger områdesvisa inriktningar och pekar ut planområdet som mellanstaden (orange på bilden nedan). Planområdet ligger i direkt anslutning till innerstaden (rött) och förnyelseområden i centrala Göteborg (brunt).



Kartan visar Översiktsplan för Göteborg samt dess områdesvisa inriktningar. Innerstaden (rött), förnyelseområden i centrala Göteborg (brunt) och mellanstaden (orange). ● visar läget för Station Korsvägen.

Inom mellanstaden ska intentionen vara att komplettera och blanda funktioner, utveckla stadsdelens kvaliteter, bygga på ianspråktagen mark samt bygga tätare kring bytespunkter och i kollektivtrafikstråk. Vidare anger översiktsplanen intentionen att ta till vara värdefulla grönområden, kraftsamla kring knutpunkter och stråk samt att skapa goda möjligheter för gående och cyklister. De inriktningar för innerstaden och förnyelseområden som har betydelse för planområdet är att skapa god regional tillgänglighet och prioritera kollektivtrafik, gående och cyklister.

Översiktsplanen redovisar planområdet som ett bebyggelseområde inklusive grön- och rekreationsytor med innehåll av bostäder, arbetsplatser, service och handel. Liseberg redovisas som rekreationsanläggning. Kring strategiska knutpunkter eftersträvas en tät bebyggelse som samlar funktioner och människor för att skapa levande platser under många av dygnets timmar. En ökad täthet ger möjlighet för fler att gå och cykla.

⁴ GR 2006, antagen av Förbundsstyrelsen 2006-05-16.

I översiktsplanen är Västlänkens korridor, alternativ Haga-Korsvägen via Älvstranden, utpekad som "Markreservat för kommunikation, järnväg". Särskild hänsyn till markreservatets läge och utbredning ska tas vid prövning av lov samt vid upprättande av detaljplaner. Västlänkens korridor ingår i riksintresse för kommunikation enligt 3 kapitlet 8 § miljöbalken, samtidigt är Västlänken ett nationellt och regionalt utpekat stråk.

Riksintresse för kulturmiljövården, Göteborgs innerstad O 2:1-5, Vasastaden med omnejd, enligt 3 kapitlet 6 § miljöbalken berör planområdet. Riksintresset består i tidstypiska och välbevarade bostadsområden med tillhörande institutionsbyggnader, framförallt påkostade stenhus från perioden 1870-1925.

Göteborg stadsplanerar med år 2035 i sikte

För att Göteborg ska fortsätta att utvecklas till en attraktiv och hållbar stad krävs en samordnad markplanering. Därför har staden tagit fram ett antal strategiska dokument som tillsammans anger inriktningen för hur Göteborg ska bli en stad som erbjuder ett enklare vardagsliv för fler i en grön och livfull stad.

Strategiernas gemensamma tidshorisont är cirka år 2035. Då beräknas Göteborg ha 150 000 fler boende och 80 000 fler arbetstillfällen och vara kärnan i en arbetsmarknadsregion med 1,75 miljoner invånare. Översiktsplanen som antogs år 2009 och som är det övergripande styrdokumentet för stadens markanvändning är den gemensamma utgångspunkten. Därmed är även Västlänken en av förutsättningarna för att staden ska kunna utvecklas enligt denna inriktning.

Tre av de strategiska dokumenten berör denna plan:

Strategi för utbyggnadsplanering godkändes i byggnadsnämnden 11 februari 2014. Den visar vilka platser som har särskilt goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling, där fler invånare har nära till mataffär, skola, busshållplats. Detta ska åstadkommas genom att bygga den redan byggda staden tätare.

Trafikstrategi för en nära storstad beslutad i trafikinämnden 6 februari 2014, visar hur trafiksystemet behöver utvecklas i takt med att fler bor, arbetar, handlar, studerar och möts i staden. Det ska vara lätt att ta sig fram i Göteborg, stadsmiljöerna ska upplevas attraktiva samt bidra till ett rikt stadsliv och Göteborg ska vara världsledande i effektiv och klimatsmart godshantering.

Trafikstrategin fokuserar på de tre områdena resor, stadsrum och godstransporter, och pekar ut tre huvudmål kopplade till dessa:

- ett lättillgängligt regioncentrum
- attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv
- nordens logistikcentrum.

I Trafikstrategin sätts även tre effektmål för resor:

- Minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035.
- Minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035.
- Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.

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

Grönstrategin för en tät och grön stad blev antagen i park- och naturnämnden 10 februari 2014. Strategin visar hur Göteborg kan förbli samt utvecklas till en stad med stora gröna kvaliteter, ur såväl ett socialt som ekologiskt perspektiv, samtidigt som staden byggs tätare. Den visar vilka kvaliteter som ska finnas i det framtida täta gröna Göteborg och hur vi ska arbeta för att åstadkomma dessa.

Cykelprogram för en nära storstad 2015 - 2025

Som en vidareutveckling av Trafikstrategin har Trafikkontoret tagit fram dokumentet *Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025* (antaget av Trafiknämnden 2015-03-26) med målsättningen att år 2025

- har antalet cykelresor ökat med en faktor tre från år 2011
- tre av fyra göteborgare tycker att Göteborg är en cykelvänlig stad.

Vidare ser man en fortsatt ökning med 3 procent per år mellan 2025 och prognosåret 2035.

Cykeln är ett eget trafikslag som behöver en egen struktur och det ska vara snabbt, enkelt och säkert att arbetspendla på cykel. Trafikförslaget i Korsvägen ska således ansluta till och utgöra en del av pendlingscykelnätet i enlighet med Cykelprogrammet och bidra till att uppställda målsättningar uppfylls.

Pågående projekt i området

Järnvägsplan och detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken

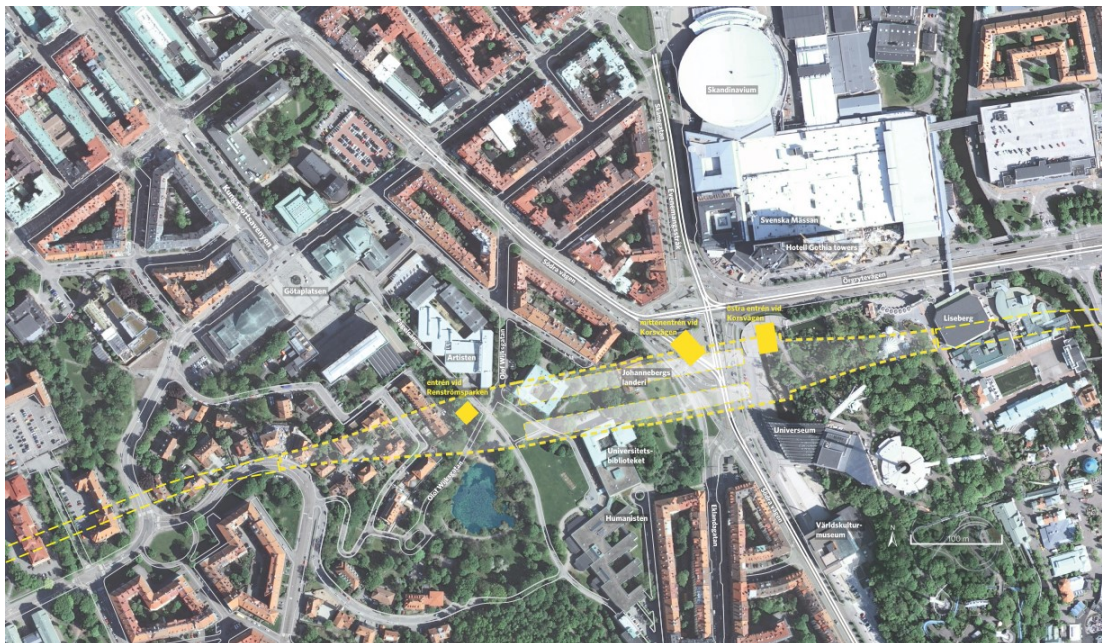
Västlänkens sträckning och stationslägen har hanterats inom detaljplan samt ändring av detaljplan för järnvägstunneln Västlänken, den s.k. linjeplanen, samt även i järnvägsplanen för Västlänken och Olskroken planskildhet. Järnvägsplanen fastställdes i april 2016 och har vunnit laga kraft i juni 2017, då regeringen beslutade att avslå de överklaganden som kommit in.

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

För att kunna påbörja bygget av Västlänken krävdes även en miljödom. Miljödomen vann laga kraft efter att Högsta Domstolen 2019-02-01 beslutade att inte ge prövningstillstånd för inkomna överklaganden. Villkoren för bygget framgår av miljödomen och regeringens tillåtlighetsbeslut.

Station Korsvägen kommer att byggas under marken, delvis i berg och delvis i jord. Västra delen, där Renströmsparken och Johannebergs landeri ligger, kommer stationen att byggas i berg. Vid själva Korsvägen kommer stationen byggas i jord (främst lera), för att längre österut, vid Liseberg, åter byggas i berg. Del av stationen vid Korsvägen byggs i öppet schakt. Föreliggande planförslag omfattar den östra delen av Station Korsvägen det vill säga inte uppgången vid Renströmsparken. Detaljplanen medger en fyrspårsstation med två plattformar som kommer att ligga cirka 17 meter under mark vid Korsvägen. Spåren kommer vid

Korsvägen att ligga cirka 10 meter under havsnivån. På ett mellanplan kommer det att finnas utrymmen för teknikfunktioner, cykelgarage, service i form av butiker med mera. Vid Korsvägen kommer det att finnas två uppgångar med rulltrappor och hissar. En uppgång kommer att finnas mitt i Korsvägen, ungefär där det i nuläget ligger en byggnad. Den andra uppgången vid Korsvägen kommer att integreras i en byggnad intill Lisebergs nordvästra hörn.



Flygfotot visar stationens utbredning enligt järnvägsplanen, markerad med gul streckad linje, inklusive plattformar och uppgångar. Illustration framtagen av Trafikverket.

Förutom dessa planer tas även detaljplaner fram för stationerna vid Göteborgs centralstation, Haga samt Korsvägen (denna detaljplan). Detaljplanerna behandlar Västlänken i dess sammanhang i staden vid de tre stationslägena och kommer, förutom byggnationen av Västlänken, möjliggöra utbyggnaden av stationslägen med bland annat ny bebyggelse, trafiklösningar samt nya allmänna platser. När de tre stationsplanerna har vunnit laga kraft kommer de även att ersätta den ovan nämnda ändringen av detaljplanerna för järnvägstunnel inom plangränserna.

Universitetet vid Renströmsparken

Väster om planområdet vid Renströmsparken, planeras en utveckling av Göteborgs Universitet genom projekt Campus Näckrosen. I denna detaljplan ingår även Johannebergs landeri. Med denna satsning vill man samla verksamheterna för den Humanistiska fakulteten, den Konstnärliga fakulteten och Universitetsbiblioteket. Positivt planbesked har getts och arbetet pågår.

Ändring av detaljplan för Västlänkens uppgång vid Johannebergsgatan- och Olof Wijksgatan

Ett detaljplanearbete har pågått parallellt med föreliggande detaljplan, för en något förändrad lokalisering av den västra uppgången från Station Korsvägen. En plats i korsningen Olof Wijksgatan/Johannebergsgatan föreslås i planen. Detaljplanen vann laga kraft 2018-02-21.

Detaljplaner för Svenska Mässan och Örgrytevägen

Svenska Mässan studerar olika lösningar för att bygga om och till sin verksamhet, bland annat med ett fjärde torn. Innehåll som undersöks är handel, hotell, arbetsplatser och bostäder.

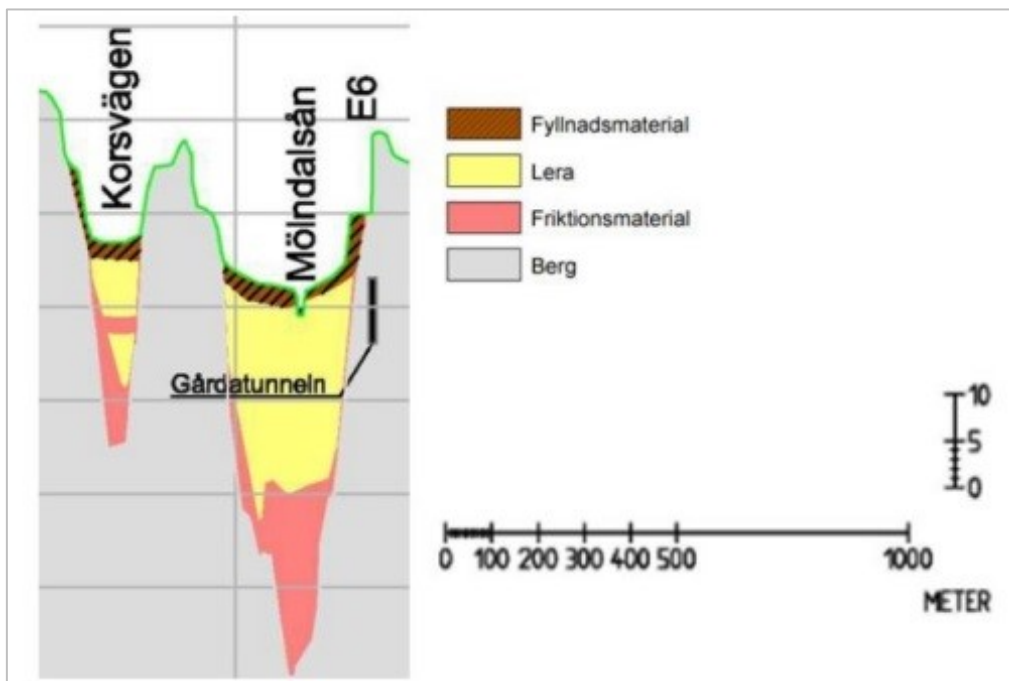
I Lisebergs park, närmast Örgrytevägen, kommer ett schakt grävas under Västlänkens byggtid. Den möjlighet som uppstår att bygga om och till parken och dess byggnader efter att arbetena är slutförda, kan samordnas i en studie kring verksamheternas utveckling och omvandlingen av Örgrytevägen och området kring Mölndalsån. Läs vidare i Stadsutvecklingsprogrammet.

Mark, vegetation och fauna

Geotekniska förhållanden

I samband med framtagandet av järnvägsplan och systemhandling för Västlänken har ett stort antal geotekniska fält- och laboratorieundersökningar genomförts under åren 2012-2013⁵. Även inventering av tidigare utförda geotekniska undersökningar har genomförts för området⁶. Av de tidigare utförda undersökningarna kan stabilitetskarteringen av befintliga förhållanden inom Göteborgs Stad (från år 2011) speciellt nämnas. I arbetet med denna detaljplan har en geoteknisk utredning tagits fram som även har tagit information från de tidigare genomförda undersökningarna. All information om de geotekniska förutsättningarna och rekommendationer är hämtad från denna utredning.

Jordlagerförhållandena varierar stort kring platsen, från berg i dagen (inom höjdpartierna vid Johannebergs landeri och Lisebergsområdet) till mäktiga jordlager. Vid Korsvägen överlagras berget av ett lager av hårt packad friktionsjord (morän). Där över ett uppmot 15-20 meter mäktigt lerlager med avtagande djup mot bergen som omgärdar Korsvägen. På de hårdgjorda ytorna består de översta 1,5 - 2,5 metrarna av fyllning.



Översiktlig jord- och bergprofil längs Västlänkens sträckning Bild från PM Geoteknik Västlänken Station Korsvägen Geoteknisk utredning för detaljplan.

⁵ Undersökningarna redovisas i följande handling: PM F 05 – 004, Markteknisk undersökningsrapport, Geoteknik (MUR Geoteknik), Västlänken Trafikverket, daterad 2013-09-30, projektnummer 2305478.

⁶ PM F 05 – 001, Inventering tidigare utförda geotekniska undersökningar, Västlänken Trafikverket, daterad 2013-07-05, reviderad 2013-12-09, projektnummer 2305478.

Topografi

Markområdena utgörs främst av hårdgjorda ytor. Marken kring Korsvägen och Skånegatan ligger på nivån cirka +7 meter för att svagt slutta ned mot nivån cirka +3 meter vid Örgrytevägens passage över Mölndalsån. Nivån på marken kring Johannebergs Landeri är cirka +15 meter.

Stabilitet och erosion

Stabiliteten är tillfredställande inom hela planområdet (uppfyller rekommenderad säkerhetsnivå enligt IEG⁷ rapport 4:2010) såväl vid fullt utförd nybyggnation som endast delvis utförd byggnation. Det förekommer ingen risk för erosion i anslutning till planområdet.

Grundläggning och sättningar

Markförhållandena varierar inom planområdet. Marken inom planområdet kan dock generellt anses vara relativt sättningsbenägen och all form av ökade markbelastningar, till exempel genom uppfyllnader, grundvattensänkning etcetera medför långtidsbundna sättningar.

Grundvatten

Grundvatten i övre magasin, i jord, ligger relativt nära markytan (1-2 meter). Grundvattennivån styrs av lokala dräneringar (byggnader och vägar) och dränerande stråk som ledningsgravar. Därför fluktuerar dessa nivåer inte så mycket. Området är generellt känsligt för grundvattennivåsänkningar, särskilt avseende tryckförändringar i de undre grundvattensmagasinen. Pågående marksättningar förekommer inom lerområden i anslutning till Korsvägen. Grundvatten i berg ligger vanligen djupare och nivån kan variera kraftigt med årstiderna.

Förorenad mark

Tidigare nyttjande av planområdet har inte identifierat någon misstänkt miljöstörande verksamhet förutom de ytor som nyttjas för trafik. Inom dessa ytor föreligger risk för punktvisa föroreningar, exempelvis spill/läckage av drivmedel/olja.

I den inventering som gjorts i samband med detaljplanearbetet⁸ har två tidigare potentiellt miljöstörande verksamheter identifierats angränsande till planområdet. Eventuell risk för förorening kan vara klorerade ämnen från tidigare kemtvätt. Eventuellt kan oljeföroreningar förekomma vid den tidigare belägna drivmedelsanläggningen.

Utanför planområdet har fyra tidigare kemtvättar, en färgfabrik och ytterligare en drivmedelsanläggning identifierats. Kemtvättarna är belägna på ett relativt nära avstånd från planområdet. Sannolikheten för att de ytliga massor som bedöms omfattas av kommande markarbeten skulle kunna vara påverkade av dessa verksamheter bedöms vara små men kan inte helt uteslutas.

Inom området finns sannolikt relativt stora volymer fyllnadsmassor vilka till viss del kan komma att beröras av de anläggningsarbeten som blir aktuella att genomföra inom planområdet. Ett fåtal provpunkter har utförts inom den del av planområdet där jordschakt kommer

⁷ Implementeringskommission för Europastandarder inom Geoteknik

att ske här inom Västlänkens korridor. Undersökningen har varit av en översiktlig karaktär och generellt låga halter av föroreningar har påvisats.

Ovan redovisade undersökning är av stickprovskaraktär och det kan inte uteslutas att andra föroreningar i annan omfattning och utbredning än nu påvisat kan förekomma inom planområdet. Det finns risk för förorening från tidigare verksamheter och ingen provtagning har utförts med avseende på dessa. Sannolikheten för att fyllnadsmassorna ska innehålla föroreningsnivåer högre än MKM bedöms dock vara relativt liten med hänsyn till nuvarande och tidigare markanvändning. Dock kan detta inte uteslutas eftersom fyllningen kan ha varit förorenad när den tillfördes området. Det är även möjligt att det ställvis förekommer så kallad tjärasfalt inom de hårdgjorda ytorna.

Den påvisade föroreningssituationen bedöms inte medföra några direkta exponeringsrisker för de människor som, främst, tillfälligtvis vistas inom området.

Nu påvisad föroreningssituation bedöms inte medföra några begränsningar för detaljplanens intentioner. Marken inom planområdet anses vara lämplig för föreslaget ändamål. Bedömningen sker utifrån den information som redovisas ovan gällande nuvarande och tidigare verksamheter inom området samt resultat av den miljötekniska markundersökning som har utförts inom del av planområdet.

Radon

Berggrunden under Göteborg och längs Västlänkens sträckning består nästan uteslutande av lågradonförande bergarter såsom gnejs. Även de mindre områdena med pegmatit och metabasit samt området med metabasit räknas som lågradonmark med normal radioaktivitet. Lokala förekomster av stråk med högradonmark kan förekomma⁹.

Naturvärden

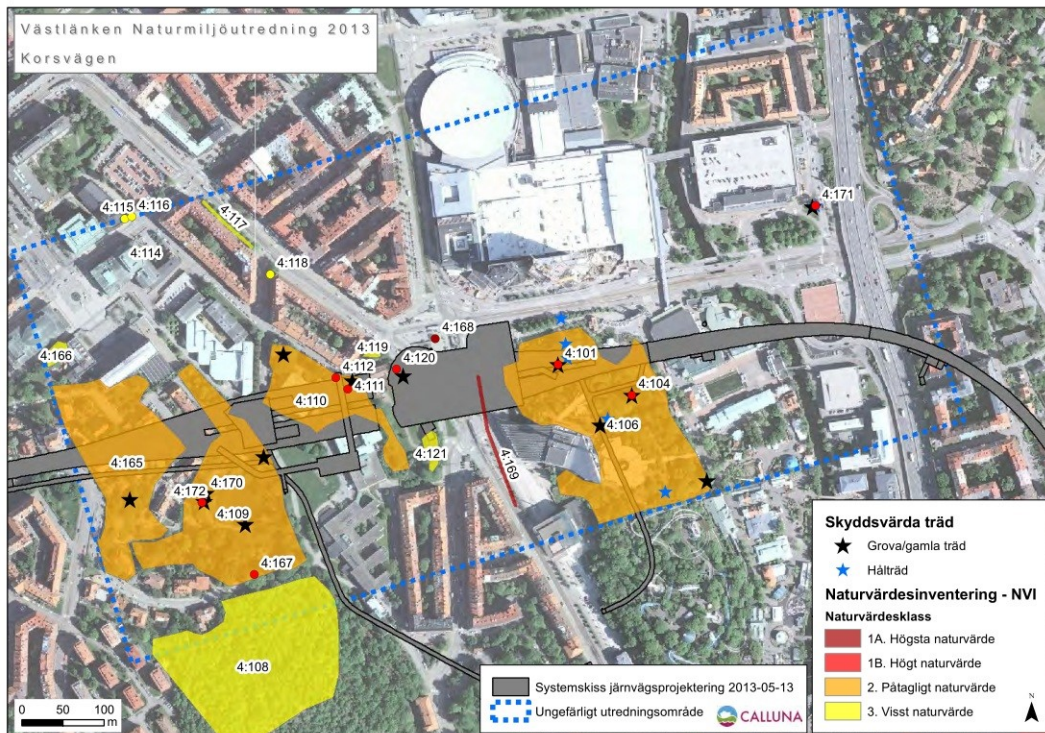
På uppdrag av Göteborgs Stad har en naturmiljöutredning tagits fram.¹⁰ Naturmiljöutredningen har undersökt naturmiljöer, vattenmiljöer och särskilt skyddade arter och gjort en känslighetsanalys av dessa. Därutöver har en underlagsrapport tagits fram som beskriver träd och trädmiljöer i Västlänkens korridor.¹¹

Området som Korsvägen ligger i är en del av Mölndalsåns dalgång. Dalgångslandskapet avgränsas i öster av E6:ans trafikled och i väster av Johanneberg. Angränsande till planområdet för Korsvägen finns grönområden som är viktiga för naturmiljön samt ur rekreativa aspekter. Renströmsparken är närområdets främsta allmänna rekreationsområde.

⁹ Utdrag ur Radonriskkarta Göteborg, SGU 2000

¹⁰ Naturmiljöutredning för Västlänken i Göteborg, Calluna, 2013-12-13

¹¹ Träd och trädmiljöer i Västlänkens korridor, WSP, 2014-07-04



Bilden visar höga naturvärden samt skyddsvärda träd vid Station Korsvägen. Bild: Calluna
(Anmärkning: Även Mölndalsån klassas som påtagligt naturvärde, klass 2.)

Som illustrationen ovan visar finns det endast en förekomst av skyddsvärt träd med högt naturvärde inom planområdet. I planområdets absoluta närhet finns det stora områden med höga naturvärden, dessa bedöms dock inte påverkas av detaljplanen.

Inom planområdet har flera ovanliga lavar påträffats. Det är framförallt två objekt som utmärker sig med de högsta naturvärdena, vilket berodde på att flera av de lavar som påträffades då var upptagna på den nationella rödlistan över hotade arter. Rödlistan reviderades 2015 och ingen av de aktuella lavarna är längre rödlistade. Det ena objektet är en ung solitär kärrek mitt på Korsvägen, här finns ett stort exemplar av mångfruktig silverlav, getlav samt sannolikt praktsköldlav. Det andra objektet är en relativt nyplanterad trädrad med körsbär utanför Universeum som innehar högsta naturvärde, då de hyser flera mycket sällsynta lavar som getlav, mörk örlav, örlav, punktsköldlav, daggig punktsköldlav och praktsköldlav.

Alléer är enligt Miljöbalkens Förordning (1998:1252) biotopskyddade. Vid Korsvägen finns alléer som lyder under biotopskydd.

Kulturhistoria, bebyggelse och fornlämningar

Kulturhistoria

Vid Korsvägen möts tre stadsdelar – Johanneberg, Heden och Lorensberg. Delar av planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården (Miljöbalken 3 kap.) Göteborgs innerstad O 2:1-5, Vasastaden med omnejd och som fond för planområdet finns dessutom flera enskilda byggnader av högt kulturhistoriskt värde.

Inför arbetet med detaljplanerna för Västlänken har en kulturmiljöbilaga¹² till miljökonsekvensbeskrivningen tagits fram. Denna bilaga gjordes innan planområdet även omfattade en byggrätt för Universeum. Denna byggrätt har dock funnits sedan tidigare. Den nya detaljplanen föreslår inga förändringar förutom tillägg av användning. Tilläggen möjliggör en järnvägsstation under mark, samt användningen centrum för hela byggrätten.

En stor del av den kulturhistoriska beskrivningen är hämtad från denna kulturmiljöbilaga.



Korsvägen från Gothia Towers omkring 2000. Platsen har utvecklats till en intensivt utnyttjad trafikplats där flera gatusträckningar och buss- och spårvägslinjer möts. Bilderna kommer från Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Korsvägen med omgivning.



Korsvägen i början av 1930-talet med kvarteret Turmalinen i fonden. Korsvägens mitt är ännu obebyggd och den kullerstensbelagda platsen omges av landeriparkens och Getebergsängs grönska samt stenstadens monumentalarkitektur. Spårvagnslinjens dragning är densamma som idag.

Stadslandskap

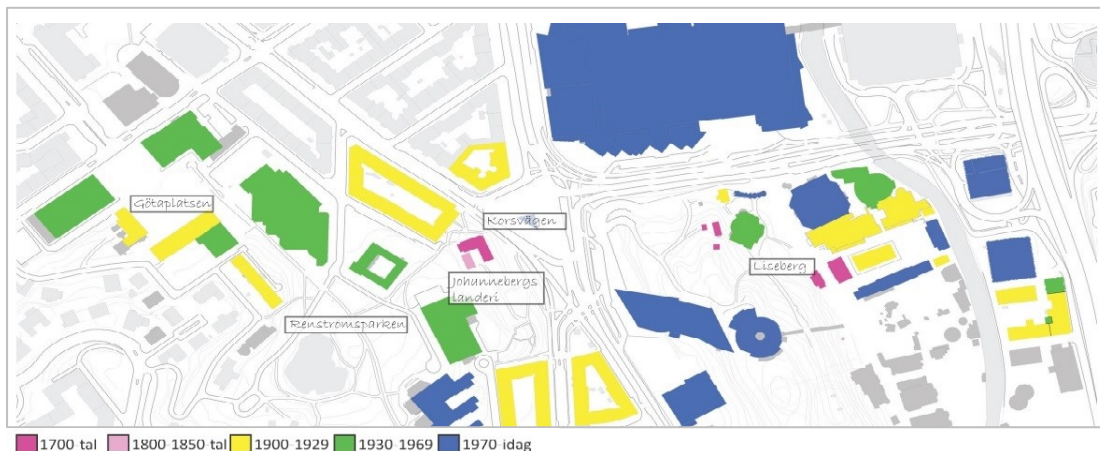
Korsvägen är en plats med lång historia som bär på många olika kulturmiljövärden. Det är en kommunikationshistoriskt viktig plats. Området ingick i Göteborg sedan staden grundades, men var ett utkantsområde som arrenderades ut till landerier fram till 1800-talet. Södra Vägen fungerade som infartsled redan på 1600-talet. Platsen blev på 1700-talet en korsväg då Örgrytevägen drogs fram. Såväl vägsträckningarna som spårvägssträckningarna är likadana i nuläget som de var ursprungligen, vilket gör Korsvägen kommunikationshistoriskt intressant med en lång tradition som korsväg och knutpunkt. Den triangulära platsbildningen på Korsvägen har en lång historia i sig själv utifrån vägnätets dragning. Den fria sikt som bildas längs gator och spårvägar ger dessutom god möjlighet att uppleva de olika historiska lagren kring platsen.

Korsvägen byggdes om år 2001 och fick då sin nuvarande trafikutformning. Platsens funktion som kollektivtrafikknutpunkt stärktes då. Hållplatsytan i mitten gjordes mer än dubbelt så stor som den tidigare, cykelvägskopplingar förbättrades och omkringliggande gator byggdes om. Något år senare fick även Skånegatan spårvagnstrafik.

Korsvägens planområde och den närliggande omgivningen karaktäriseras av ett stadslandskap med stora vägar och delvis storskalig bebyggelse. Vid Korsvägen möts flera stadsdelar – i söder Johanneberg, i norr Heden och i väster Lorensberg. Kontrasterna är påtagliga; oasen Renströmsparken, den kraftfulla infrastrukturen, de slutna bostadskvarteren och evenemangsstråket med bland annat Svenska Mässan och Liseberg.

¹² Kulturmiljöunderlag för detaljplaner för Västlänken, Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Korsvägen med omgivning, Wærn Landskap, GAJD Arkitekter, Antiquum AB, 2013-06-12, reviderad 2014-09-18

Korsvägen är en av fyra infarter till centrala Göteborg som är belastade med både kollektivtrafik och biltrafik. Korsvägen upplevs som en port till Göteborg, en koncentrerad plats med mycket rörelse och med många populära målpunkter i närheten.



Kring Korsvägen finns bebyggelse från 1700-talet fram till idag. Den västra delen domineras av byggnader från 1900-talets första hälft medan den östra delen huvudsakligen präglas av bebyggelse från 1900-talets andra hälft. Bilden kommer från Kulturmiljöunderlag för detaljplaner för Västlänken, Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Korsvägen med omnejd.

Korsvägen har stor genomströmning av människor på grund av kollektivtrafiken. I övrigt finns få platser i Korsvägens omedelbara omgivning som fungerar som naturliga träffpunkter. Stora avstånd mellan korsningar, ett glest gång- och cykelnät och en trafikdominerad miljö bidrar till att stadslivet håller en låg aktivitetsnivå.

I närområdet möter 1800-talets rutnätsstad, med pampiga och påkostade bostadshus och institutionsbyggnader, det tidiga 1900-talets terränganpassade stadsplan med sin sammanhållna tegelarkitektur. Dessa skilda planideal är väl avläsbara på platsen. Bebyggelsen kring planområdet illustrerar olika exploateringsfaser och ger en tydlig bild över hur staden expanderat och vuxit fram. Här står byggnader från 1700-talet sida vid sida med moderna byggnader från 2000-talet. Västra delen av området domineras av bebyggelse från 1900-1935 medan den östra delen av området är mer heterogen i tillkomsttid, dock med betoning på bebyggelse uppförd 1970-2000-tal. Bebyggelsen bär därmed på flera olika berättelser – landeriet som minner om när platsen fortfarande nyttjades för odlingsmark, den högborgerliga stenstaden särskilt utformad för de välbärgade, 1920-talets storgårdskvarter med sina sociala ambitioner och evenemangsstråkets utveckling från 1923 fram till idag.

Närområdet innehåller några av stadens högsta och mest karaktäristiska byggnader som trots kullarna är tydliga i landskapet. Områdets främsta landmärken utgörs av Lisebergstornet, Lisebergshjulet och Gothia Towers. Övriga landmärken utgörs av arkitektoniskt framträdande byggnader som Universeum och Världskulturmuseet som är mycket framträdande från till exempel Korsvägen.



Flygfotografi över Korsvägen med Johannebergs landeri, det tidiga 1900-talets stenstad och den moderna bebyggelsen. Centralt i bilden syns Korsvägens storskaliga trafikrum. (Bild: Stadsbyggnadskontoret)

Göteborgs landeriepok

Där sekelskiftets stenstad slutade vidtog landerierna med odlingsmark och trädgrönska. En del av denna grönska finns kvar i form av ett parkstråk från "Himlabacken" nedanför Hvitfeldtska gymnasiet, via Lorensbergs villastad, Renströmsparken och Johannebergs landeri till Lisebergs nöjespark. Trots 1900-talets bebyggelse i detta stråk är det fortfarande möjligt att uppleva detta som ett huvudsakligen grönt bälte.

Vid Korsvägen finns viktiga rester från Göteborgs landeriepok. Johannebergs och Lisebergs landerier har ett mycket stort kulturhistoriskt värde och vittnar om hur stadens marker nyttjades under äldre tider. Johannebergs landeri är idag den äldsta bevarade bebyggelsestrukturen vid Korsvägen. Det ingår i riksintresset "Vasastaden med omnejd" och är också upptaget i kommunens bevarandeprogram från år 2000 och är då att beteckna som en byggnad som är särskilt värdefull enligt Plan- och bygglagen 8 kapitlet § 13.

Befintlig bebyggelse inom planområdet

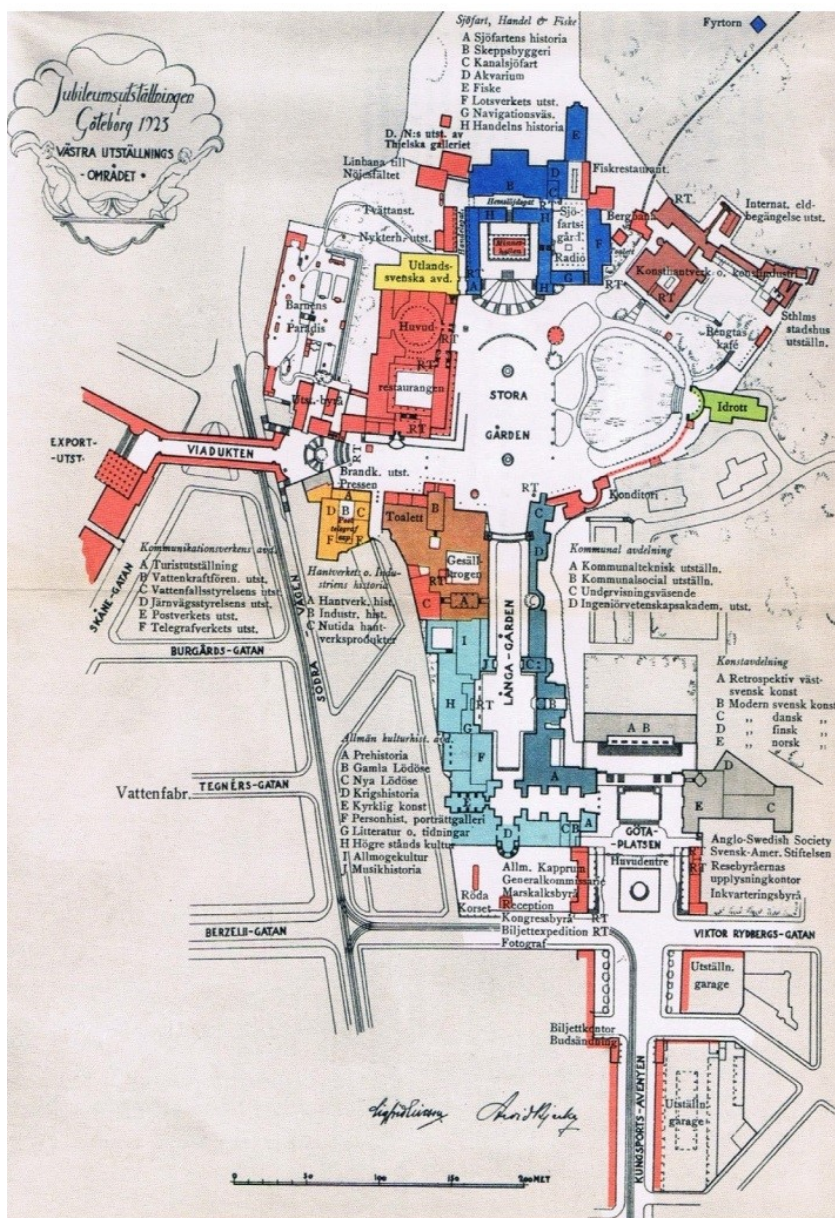
Inom planområdet idag finns endast en byggnad; det triangelformade huset beläget mitt på Korsvägens yta för väntande kollektivtrafikresenärer. Denna servicebyggnad är ritad av Wingårdh arkitektkontor AB på uppdrag av Västtrafik. Byggnaden innehåller väntsal, Pressbyrån, café och toaletter och tillkom 2001, då Korsvägen fick sin nuvarande gestaltning.

Fornlämningar

Närmsta kända fornlämningar är i landeriparken väster om planområdet. Fornlämningens utbredning är okänd.

I närområdet finns spår av Jubileumsutställningen 1923, den största i Sverige genom tiderna. Viktiga rester är delar av Lisebergs nöjespark, Renströmsparken med Näckrosdammen samt den monumentala Götaplatsen. De spår som finns bevarade är av högt kulturhistoriskt värde.

Vid eventuellt påträffande av fornlämning vid framtida grävarbete ska länsstyrelsen meddelas.



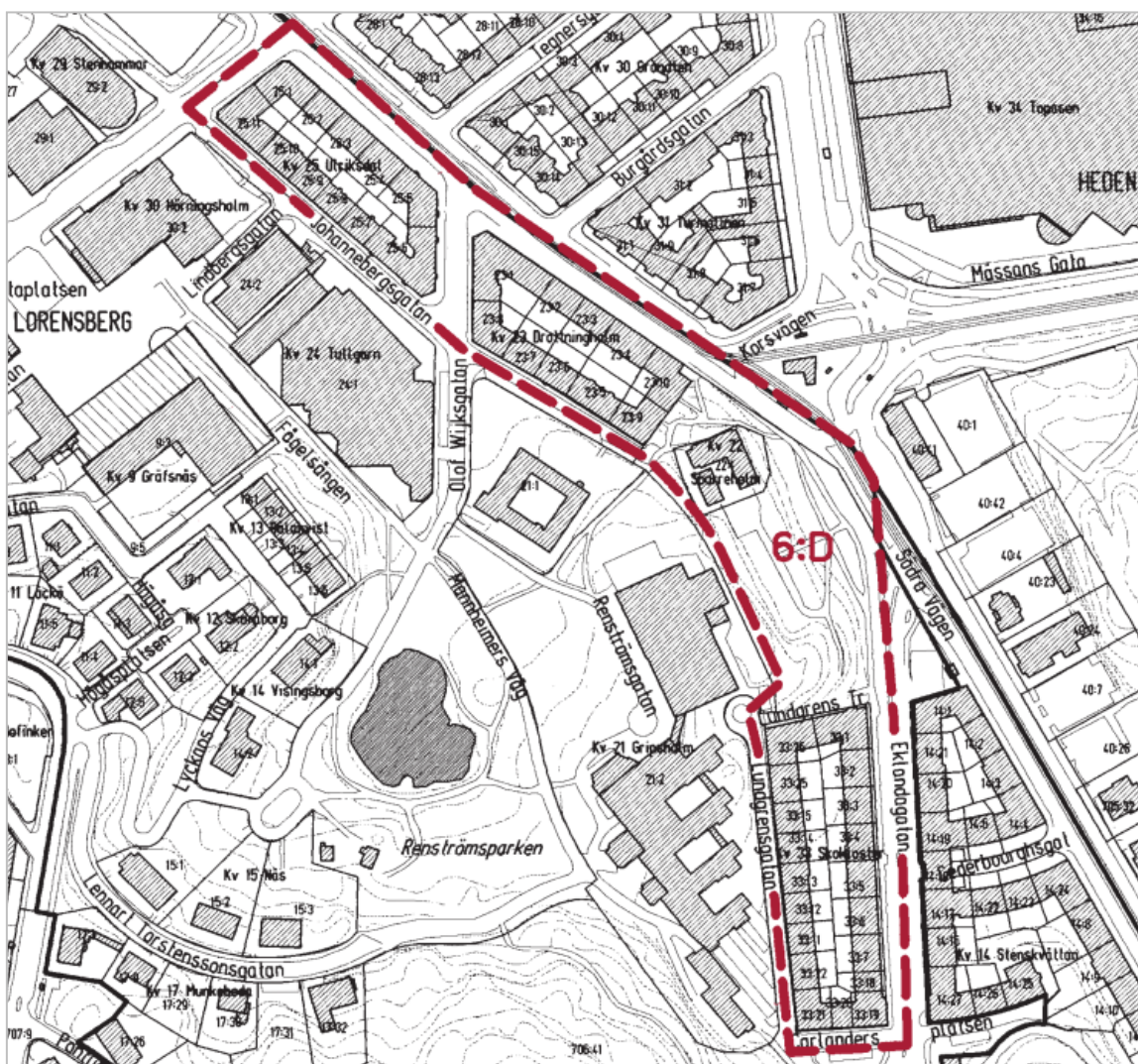
Kartbild från 1923 över Jubileumutställningens västra område. (Stadsbyggnadskontoret)

I närheten av planområdet finns tre arkeologiska lämningar som inte är fasta fornlämningar utan bedöms som ”övrig kulturhistorisk lämning” och anses ha ett visst antikvariskt värde. Cirka 500 meter nordväst om Korsvägen, vid Götaplatsen finns en fornlämning med beteckning GÖ 003. Cirka 300 meter öster om planområdet, delvis under Lisebergshallen och Rondo, finns en fornlämning med beteckning GÖ 004. Cirka 300 meter söder om Korsvägen, vid Världskulturmuseet, ligger fornlämning GÖ 263.

Väster om planområdet ligger Johannebergs Landeri som tillsammans med del av Landeriparken utgör en fornlämning. Länsstyrelsen beslutade den 14 november 2013 om arkeologisk utredning av området. Vid undersökningen påträffades flertalet fynd från 1600- och 1700-talet. Resultaten från utredningen visar tydligt att det finns bevarade lager och konstruktioner under Landeriet och dess trädgård.

Ett flertal byggnader i planområdets närhet ingår i Göteborgs bevarandeprogram. Detaljplanen berör, med Södra Vägen och Korsvägens västra del, ett område som ingår i bevarandeprogrammet: Område 6:D Johannebergsgatan – Lundgrensgatan. Området är riksintresse och skyddat enligt Naturresurslagen (NRL) 2 kapitel.

I närheten av planområdet inom fastigheter Lorensberg 13:1-13:2 finns byggnader som är förklarade som statliga byggnadsminnen.



Område 6:D visar Johannebergsgatan och Lundgrensgatan. Kartan kommer från Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg. Ett program för bevarande.

Utanför planområdet för Korsvägen finns ytterligare kvarter som ingår i bevarandeprogrammet. Strax öster om planområdet ligger område 6:B Vasaparken – Götaplatsen – Renströmsparken, norrut, mellan Södra Vägen och Skånegatan, ligger område Heden 5:C Engelbrektsgatan – Korsvägen. Söderut, mellan Eklandagatan och Södra Vägen, ligger område Johanneberg 7:C Carlanderska Sjukhuset – Eklandagatan.

Sociala aspekter

I arbetet med Västlänken har en analys för sociala konsekvenser och konsekvenser för barn genomförts. Kunskapsunderlaget som ligger till grund för analysen har erhållits med hjälp av olika möten med tjänstemän från kommunens förvaltningar och andra aktörer, workshoppar med tjänstemän, lokala aktörer och medborgare samt genom en undersökning där personer som valdes ut slumpmässigt fick svara på frågor om hur de upplever platsen samt hur de ser på en framtida station i det tilltänkta läget. Utöver detta har platsobservationer gjorts vid ett flertal tillfällen. Analysen har varit ett arbetsredskap i framtagandet av planförslaget. Den har kommit fram till ett antal slutsatser och rekommendationer som legat till grund för det slutliga planförslaget.



Bilden visar lekplats och uteservering framför Universeum. (Foto WSP)



Renströmsparken med Korsvägen uppe till höger i bild.

Sammanhållen stad

Korsvägen är en viktig knutpunkt i Göteborgs kollektivtrafiksnät och fungerar som en port till Göteborg. Förutom att vara en bytespunkt är Korsvägen också ett utgångsläge för besökare till de många målpunkterna i närområdet, såsom Universeum, Världskulturmuseet, Svenska Mässan, Scandinavium och Liseberg. De stora attraktionerna bidrar till folklivet men har i vissa fall en barriärskapande effekt på grund av anläggningarnas storskaliga utformning och privata karaktär.

Det är lätt att ta sig till Korsvägen. Kopplingarna är särskilt goda norrut mot stadskärnan och Stampen samt söderut mot Mölndal. Korsvägen omges av tydliga långa stråk och siktlinjer, men platsen Korsvägen upplevs som mer svårorienterad. Trots den täta strukturen i närområdet är det glesst mellan målpunkterna på Korsvägen och den stora ytan bidrar till ett glapp i bebyggelsen.

Den dominerande infrastrukturen för trafik i kombination med de större institutioner och målpunkter som ligger här, medför dock att platsen kan upplevas som storskalig vilket inte gynnar folklivet.

På höjden, strax väster om Korsvägen ligger Renströmsparken där Göteborgs universitet har flera fakulteter samt universitetsbibliotek. Kopplingen mellan Korsvägen och Renströmsparken är bristfällig, både visuellt och fysiskt. Gångstigen är brant och slingrig och inte tillgänglighetsanpassad.

Samspel

Som offentlig plats besöks dock Korsvägen inte för sin egen skull. Platsen används nästan uteslutande för att vänta. Människor från hela staden passerar här och får möjlighet att se och höra varandra, något som är positivt för samspelsintegrationen. Den intensiva trafiken gör att platsen i mitten får en isolerad karaktär med bristande samspel med de yttre rummen.

Barn är en viktig målgrupp för flera av verksamheterna i området vilket medför att många barn passerar Korsvägen. På vardagarna är det vanligt att förskolegrupper och skolklasser besöker någon av verksamheterna såsom Universeum eller Världskulturmuseet. Utanför Universeum finns en populär lekplats som används året runt. Utöver lekplatsen råder det stor brist på ytor i utemiljön som är trivsamma att vistas på, såväl för barn som för vuxna. Det finns visserligen en park intill Landeriet men den har få användare i dagsläget.

Sociotopkartan indikerar att platsen är outnyttjad och saknar socialt värde. Det kan dels bero på att den är bullerutsatt och något svårtillgänglig från hållplatsen men också på bristande gestaltning. Närheten till hållplatsen, överblickbarheten och folklivet på platsen innebär att Johannebergs landeri har stor potential att bli en trygg och tillgänglig vistelseyta. Det närmsta grönområdet är annars Renströmsparken som ligger cirka 300 meter västerut, i anslutning till universitetet. Kopplingen mellan Korsvägen och Renströmsparken är dock otydlig och höjdskillnaden försvårar tillgängligheten. Med sitt läge mittemellan har parken vid landeriet potential att bli en sammankopplande länk mellan Korsvägen och Renströmsparken, liksom till universitetsområdet.

Vardagsliv

Även om många förknippar platsen med stora evenemang och attraktioner pågår det också ett visst vardagsliv i närområdet. Inom gångavstånd från platsen finns många bostäder, arbetsplatser och övriga vardagsfunktioner. Förutom universitetsfakulteterna och universitetsbiblioteket finns ett antal gymnasieskolor vilket innebär att det rör sig mycket studenter och ungdomar i området under stora delar av året. Det finns också ett antal grundskolor och förskolor som besöker eller passerar platsen i samband med utflykter.

Den begränsade tillgången till attraktiva park- och grönområden i omgivningen drabbar särskilt de som bor i området eller vistas där i sin vardag. Renströmsparken som tillhör undantagen har därför stor betydelse för de som bor, arbetar eller studerar i området. Om vistelsekvaliteterna i parken vid landeriet förbättras kan även den fylla en viktig funktion.

Identitet

Korsvägen uppfattas av många i första hand som en väntplats eller bytespunkt. Därtill förknippas platsen med stora evenemang och publika attraktioner. Frågeundersökningen som gjorts i samband med att den sociala konsekvensanalysen togs fram, visar att Korsvägen uppfattas som anonym och stressig men också som en plats med mycket puls. Vissa anser att den har en internationell prägel.

I närområdet finns flera landmärken och identitetsskapande målpunkter som påverkar bilden av Korsvägen. Liseberg, Svenska Mässan och Universeum är exempel på den här typen av målpunkter. Stora delar av Lisebergs och Universeums verksamhet riktar sig till en

yngre publik, vilket innebär att platsen har stor betydelse för barn och ungdomar. Även om det finns både bostäder och vardagsfunktioner har de stora evenemangen allt mer kommit att prägla områdets identitet. Generellt sträcker sig målpunkternas angelägenhet långt bortom det lokala sammanhanget.

Målpunkterna och evenemangen som pågår i området drar mycket turister och platsen påverkar således också bilden av Göteborg. Det har varit en medveten strategi från Göteborgs Stads sida att skapa en koncentration av publikintensiva attraktioner runt Korsvägen och längs med evenemangsstråket.

Hälsa och säkerhet

Korsvägen upplevs som svårframkomlig, i synnerhet utifrån fotgängarnas och cyklisternas perspektiv men också för bilar. De många trafikslagen på platsen med korsande vägar och övergångar bidrar till en rörig trafiksituation. Förekomsten av många olika trafikslag gör att grupper som barn och synskadade kan ha svårt att ta sig fram på platsen. Trafiksituationen kräver att samtliga trafikanter som passerar platsen är vaksamma. Det är troligen den förhöjda vaksamheten som gör att antalet faktiska olyckor på platsen är låg. Samtidigt som olycksfrekvensen är låg kan trafiksituationen ge upphov till upplevd osäkerhet och stress. Det kan också innebära att vissa människor, exempelvis människor med nedsatt syn eller hörsel, undviker platsen.

Trafiken på platsen ger upphov till relativt höga bullernivåer som har negativa effekter på människors hälsa. Grönområden och andra rekreationsmöjligheter är också viktigt för människors hälsa. Bristen på vistesytter och grönområden gör att de som bor och verkar i området har långt till rekreation. Närheten till lekmiljöer och grönområden är särskilt viktigt för barnens rörelsefrihet och hälsa.

Rekreation

Korsvägen är en viktig knutpunkt i cykelnätet med betydande cykelflöden från fem olika håll. Orienterbarheten och framkomligheten för cyklister har dock stora brister.

Liseberg, som ligger i planens närområde, är en plats som erbjuder möjlighet för människor i olika åldrar att mötas, koppla av, roas, njuta av musik med mera. Platsen är också en lunga för staden då den utgörs av en relativt stor bilfri yta och innehåller mycket planterade ytor med såväl ordnade rabatter som lite friare bergsterräng. Det faktum att det krävs entréavgift för att komma in på Lisebergs område gör dock att människor inte har tillgång till parken på samma fria sätt som i en offentlig park.

Landeriets trädgård och Renströmsparken med Näckrosdammen i planområdets närhet kan nyttjas för avkoppling och rekreation. Lekplatsen framför Universeum är anlagd och är populär bland barnfamiljer.

Trafik, parkering, tillgänglighet och service

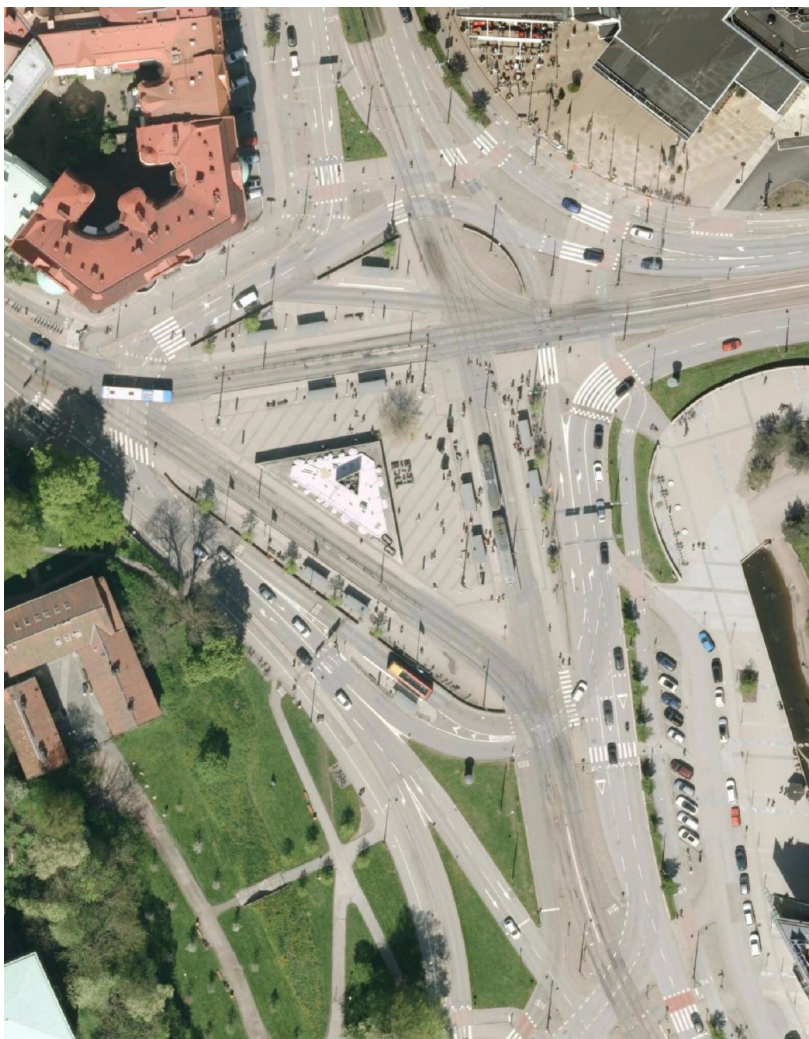
Göteborgs Stads trafikstrategi fastställer målsättningarna för framtidens trafik. Några grundläggande principer i strategin är att biltrafiken ska minska med 25 procent till år 2035 (jämfört med år 2011). I vissa delar av systemet kommer det dock att krävas en större minskning. Korsvägen bedöms vara en sådan plats. Antalet gång- och cykelresor samt resor med kollektivtrafik är beräknade att fördubblas.

Korsvägen är tidvis hårt belastad av omfattande såväl bil- och kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik. Målpunkterna som finns i närområdet drar till sig sammanlagt cirka 6 miljoner besökare per år. Kraven på tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer och passerande gång- och cykeltrafik är redan idag stora och kommer att öka när Västlänken byggts ut och K2020¹³ har genomförts.

I Korsvägen sammanstrålar Södra Vägen (n) – Skånegatan – Örgrytevägen – Södra Vägen (s) och Eklandagatan. I samtliga gator rör sig kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt biltrafik. Korsvägen fungerar som en stor cirkulationsplats för biltrafik, medan kollektivtrafiken går rakt över torgytan. All fordonstrafik utom farligt- godstrafik är tillåten.

Korsvägen kan upplevas som en bullrig och stökig plats som är svår att överblicka och orientera sig i. Det finns ett flertal barriärer till exempel kollektivtrafikens hållplatser och gatorna som löper runt om platsen.

Ungefär tre fjärdedelar av de 64 olyckor som registrerats av polis och på sjukhus under åren 2007-2011 drabbade oskyddade trafikanter. Endast ett fåtal av dessa ledde dock till allvarliga skador. Hälften av fotgängarolyckorna var singelolyckor på torgytan som inträffat till följd av halkningar eller snubblingar.



Flygfoto över Korsvägen, Stadsbyggnadskontoret 2015.

¹³ Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen; antogs av förbundsstyrelsen GR i april 2009.

Gång- och cykeltrafik

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

Gångbanor finns längs ytterkanterna av Korsvägens omgivande huvudgator. Passager mot Korsvägens centrala torgyta är kanaliserade via övergångsställen. På Korsvägens östra sida, mellan Liseberg och Korsvägen samt mellan Svenska Mässan och Korsvägen, är övergångsställena breda, förhöjda och försedda med stora refuger för gångtrafikpassager. Det är också här de största gångflödena och biltrafikflödena korsar varandra. Det finns även övergångsställen för fotgängare på västra och södra sidan av Korsvägen för passager över gatorna till vistelseytan i Korsvägens mitt. Dessa är dock inte lika breda och självklara som på Korsvägens östra sida. De flesta är dock hastighetsdämpade genom förhöjningar. Murar och trådstaket finns på vissa ställen för att skilja kollektivtrafikknutpunkten med sina resenärer, från den omgivande biltrafiken.

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



Dagens cykelstråk runt Korsvägen (Källa: Trafikkontoret, bearbetning WSP)



Korsvägen Mitt med Gothia Towers till vänster och Lisebergshjulet till höger i bilden. Foto WSP.

Kollektivtrafik

Korsvägen trafikeras med sex spårvagnslinjer, två stombusslinjer och två expressbussar. Övriga busslinjer med uppehåll i Korsvägen uppgår till elva stycken. Privata aktörer i linjetrafik har också möjlighet att angöra platsen, till exempel Flygbussarna till Landvetter flygplats.

Den största andelen av busstrafiken från centrum ankommer till Korsvägen på Södra Vägen (n) och fortsätter via Örgrytevägen ut på E6/rv40. Spårvagnstrafik trafikerar mellan Södra Vägen (s) och Södra Vägen (n) respektive Skånegatan.



Kollektivtrafik i Korsvägen år 2014, antal dubbelturer per riktning i maxtimmen
(Källa: Västtrafik, bearbetning WSP)

Korsvägen har tre hållplatsområden, ett längs varje sida i torgets triangelformade yta. Spårvagnar och bussar samsas om utrymmet längs norra och västra sidan, medan endast spårvagnar trafikerar den östra sidan. Hållplatsstandarden följer Göteborgs Stads standard med väderskydd, sittplatser och ledstråk.

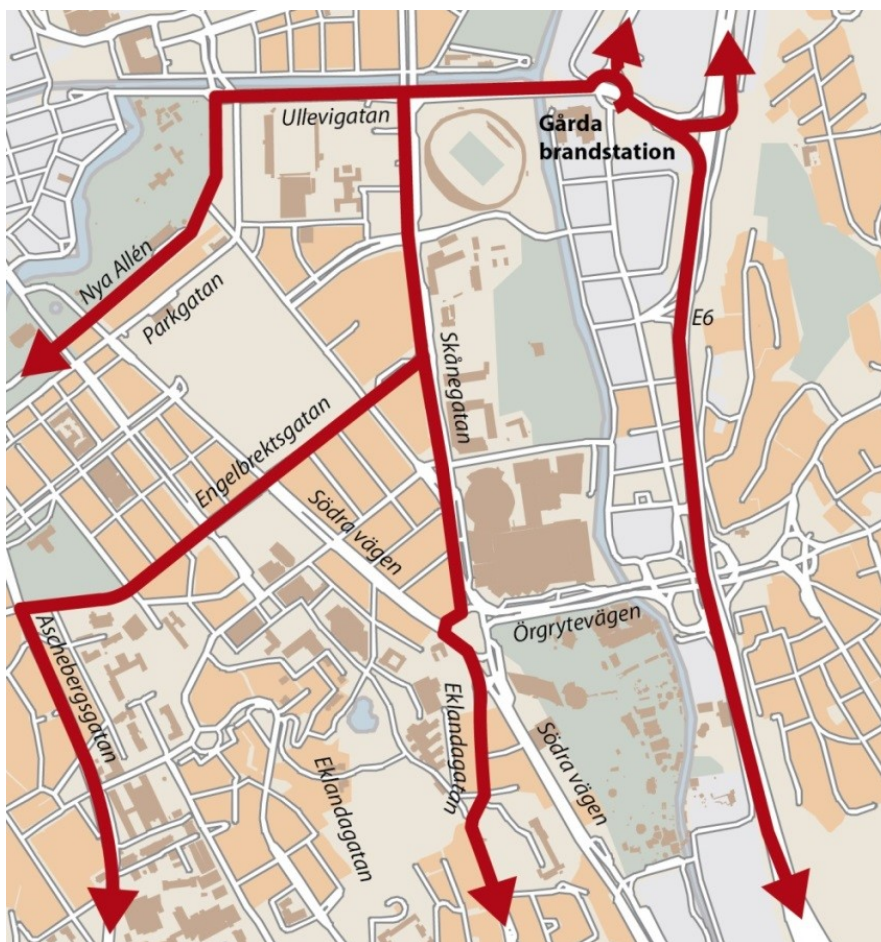
Resenärsservice i form av vänthall, bänkar, skyltar med trafikinformation, toaletter, bankomat och Pressbyrå finns i byggnaden på torget.

Biltrafik

Korsvägen fungerar som en stor cirkulationsplats. Korsningen Eklandagatan – Södra Vägen (s) är signalreglerad. I övrigt gäller regler om företräde för fotgängare på markerade platser och företräde för spårvagnstrafiken. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h.

Vid trafikräkning år 2014 passerade ungefär 2 500 bilar Korsvägen under eftermiddagens maxtimme, vilket motsvarar cirka 30 000 bilar per medelvardagsdygn. De största trafikströmmarna finns i relationerna Örgrytevägen-Skånegatan och Eklandagatan-Örgrytevägen.

Utryckningstrafik



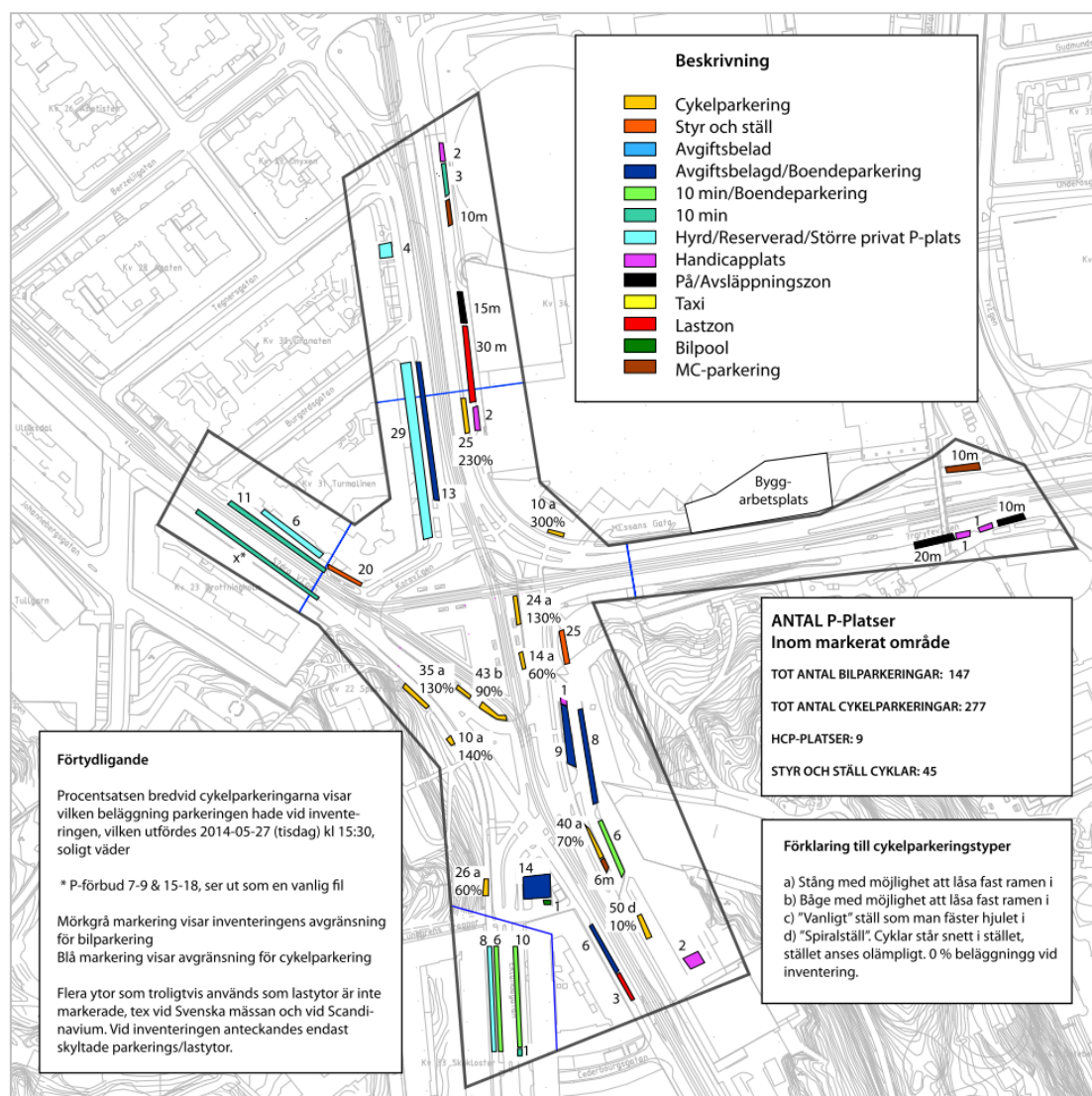
Figur 1. Utryckningsvägar från huvudbrandstationen i Gårda.
(Källa: Trafikkontoret, bearbetning WSP)

En av Räddningstjänstens utryckningsvägar från huvudbrandstationen i Gårda går från Skånegatan, genom Korsvägen, till Eklandagatan.

Parkering och angöring

Inom planområdet och dess omedelbara närhet, som visas i figur nedan finns 147 parkeringsplatser för bil och 277 för cykel. Ett antal av bilparkeringarna kommer att påverkas

under byggnationen av Västlänken men ungefär hälften av dem kan återställas då Västlänken är färdigställd. Ett antal av cykelparkeringarna är kraftigt överbelagda. Exempelvis har cykelparkeringen vid Svenska Mässans entré en beläggingsgrad på 300 procent.



Dagens parkeringssituation i och kring planområdet för Station Korsvägen. (Källa: WSP)

Kapacitet och tillgänglighet

Höjdskillnaderna i väster och de mycket stora avstånden mellan korsningarna i öster ger Korsvägen en mindre god tillgänglighet i gatunätet. Korsvägens centrala plats är som en ö omgärdad av trafik. Gång- och cykelförbindelserna vid Korsvägen är otydliga och inte självförklarande. Den tydligaste kopplingen mellan Korsvägen och innerstaden är Södra Vägen.

De stora bil- och kollektivtrafikflödena utgör även väsentliga barriärer för oskyddade trafikanter, främst i nordöstra delen av Korsvägen.

Kapaciteten och framkomligheten är idag begränsad för alla fordonsslag under högttrafik, vilket gör att det uppstår köer i vissa stråk, bland annat för den västgående biltrafiken på Örgrytevägen.

Tillgängligheten för rörelsehindrade är i huvudsak väl tillgodosedd avseende till exempel instegshöjder till buss/spårvagn, ledstråk med mera. En del kanstensplassager, bland annat mot Liseberg, behöver dock åtgärdas.

Service

Korsvägen ligger sydost om stadens centrum men med god tillgänglighet till olika typer av service. På kartan nedan är lekplatser, skolor och förskolor, vårdcentraler, matbutiker, idrottsanläggningar och större evenemangsanläggningar markerade.



Karta med olika platser för service markerad. Planområdet markerat med en röd cirkel. (WSP)

Det som utmärker Korsvägens placering är att i den direkta närheten av planområdet, det vill säga att inom en radie om 200-300 meter, saknas det mesta av ovan serviceanläggningar. Här ligger de stora evenemangsplatserna som Svenska Mässan, Liseberg och Universeum samt en större matbutik, Ica Focus. På gångavstånd från Korsvägen ligger också Götaplatsen med konsthall, konserthus, teater och bibliotek.

Inom hela området på kartan ovan, även nära Korsvägen, finns butiker och frisörsalonger samt ett stort antal restauranger. Dessa är så vanligt förekommande att det inte bedömts rimligt att markera dem på kartan.

En hel del leveranstrafik trafikerar området. De flesta godsmottagningarna berör endast Korsvägen indirekt, förutom Universeum. De tar emot sitt gods uppe på berget bakom sin byggnad och tillfarten går via Korsvägen. Denna väg används dessutom temporärt av Liseberg och fungerar även som räddningsväg.

Teknisk försörjning

Ledningar

Ett stort antal ledningar för stadens infrastruktur passerar planområdet. Dessa ledningar behöver i olika omfattning läggas om för att möjliggöra en lösning med tågtrafik i tunnel genom planområdet. Denna omläggning hanteras i detaljplanen för Västlänken – järnvägs-tunneln samt i Järnvägsplan Västlänken och beskrivs därmed inte närmare i detta dokument.

På Korsvägen och runt om finns ledningar (vatten- och avloppsledningar, fjärrvärmeledningar, bredband, el och teleledningar) både underjordiska och i luften. Väster om Korsvägen finns ledningar i underjordiska tunnlar. Söder om Korsvägen mellan Eklandagatan och Södra Vägen finns en transformatorstation och en gasstation.

Dagvatten

Området vid Station Korsvägen avvattnas idag dels genom kombinerat spill- och dagvattenledningssystem från Eklandagatan och Södra Vägen längs Skånegatan till Kodammarna och dels via separata dagvattenledningar österut mot Mölndalsån. Det ställs höga krav på dagvattenhanteringen inom planområdet då det ansluter till kombinerat avloppssystem.

Göteborgs Stad har tagit fram en dagvattenutredning för projektet ¹⁴.

Störningar och risker

Luftmiljö

I nuläget finns en nedåtgående trend för halten av luftföroreningar i centrala Göteborg men trots det överskrider miljökvalitetsnormer (gränsvärden) på ett antal ställen. Halterna av kvävedioxid väntas att fortsätta sjunka i Göteborgsområdet till följd av minskade utsläpp från framförallt vägtrafik och sjöfart, men är ändå den luftförorening där Göteborg Stad har störst problem att klara miljökvalitetsnormen och miljömålen. Osäkerheter finns emellertid för enskilda gaturum som finns i centrala Göteborg.

För PM10¹⁵ klaras miljökvalitetsnormen enligt mätningar, men miljömålet riskerar att inte kunna klaras. Enligt beräkningar klaras miljökvalitetsnormen för PM10 överallt i Göteborg förutom mycket nära eller på större trafikleder. Miljömålet överskrider dock på vissa platser centralt i Göteborg.

Buller

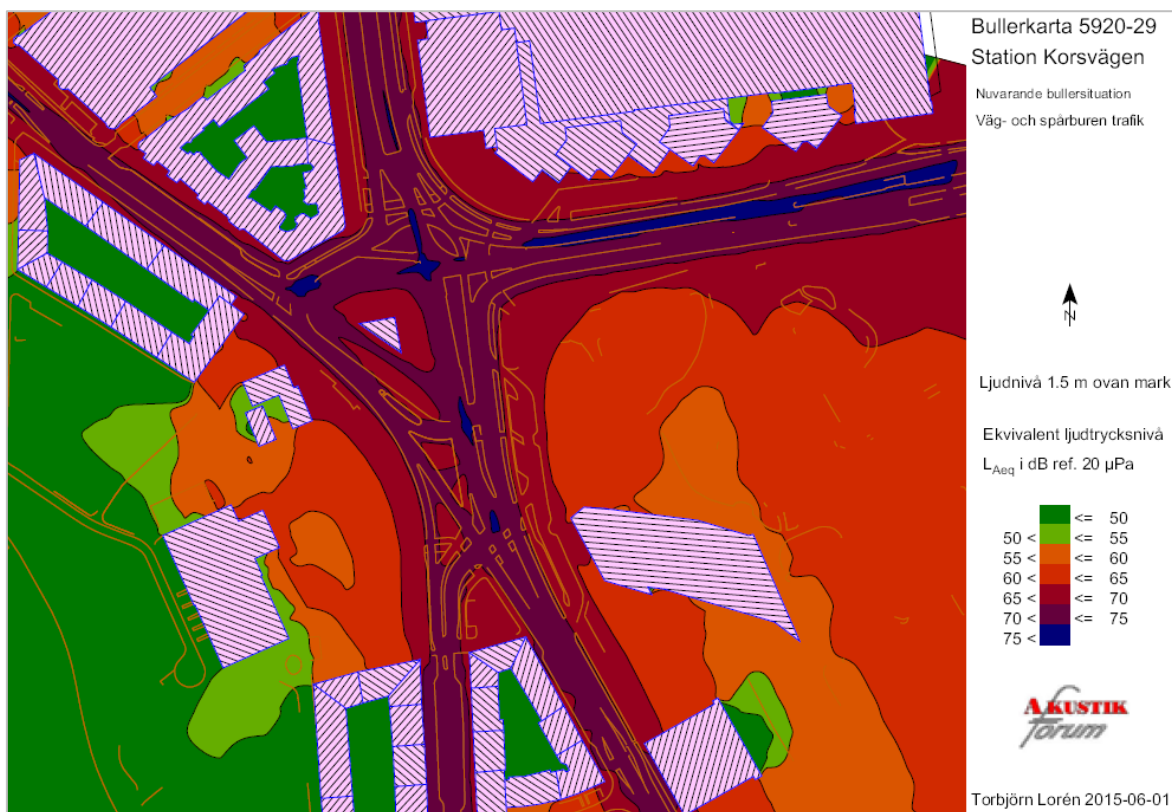
Korsvägen med omgivande bebyggelse är, enligt mätningar, utsatt för höga bullernivåer på grund av de stora flödena av väg- och spårtrafik. Stora delar av området har nivåer över 65 dBA¹⁶, se figur nedan. För Johannebergs landeri och Lisebergsområdet är nivåerna upp till 65 dBA ekvivalent nivå. De ekvivalenta ljudnivåerna vid de mest utsatta fasaderna över 65 dBA men under 70 dBA. Som jämförelsetal kan nämnas att enligt proposition 1996/97:53 gäller vid nybyggnation av bostadsbebyggelse riktvärdet 55 dBA ekvivalent bullernivå utomhus.

Den maximal ljudtrycksnivå från dels väg-, dels spårtrafik överskrider 70 dBA i stora delar av området, något lägre för spårbundna trafiken. För landeriet och Lisebergsområdet är nivåerna upp till 70 dBA.

¹⁴ Dagvattenutredning, Västlänken Korsvägen, Kretslopp och vatten, 2017-08-01

¹⁵ Gränsvärdet PM10 innebär att halten av partiklar inte får överstiga 15 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 30 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett dygnsmedelvärde.

¹⁶ Trafikbullerutredning Detaljplan för Västlänken Station Korsvägen med omgivning, Akustikforum, 2015-02-06



Ekvivalent bullernivå från vägtrafik och spårbunden trafik, nuläge (utdrag från Akustikforum 2015-06-01)

Stomljud och vibrationer

Inom Göteborg finns mäktiga leror på flera ställen som kan ge upphov till störande vibrationer kring järnvägar och publikenemang med hoppande människor. Även tågtrafik och vägtrafik ger upphov till störande vibrationer. Vibrationer är endast aktuella då tågtrafiken går ovan jord på vibrationskänslig mark, som till exempel leror och gyttyr med stor måktighet. Trafikverket har i nuläget inga kända platser utmed järnvägssträckan där riktvärden för komfortstörande vibrationer överskrids.

Trafikverket utreder buller, vibrationer och stomljud från tågtrafiken i tunneln samt gör även en bullerutredning för byggskedet.

Spårvagnstrafiken och i viss fordonstrafik kan i viss mån orsaka störningar i form av vibrationer, men det finns inget underlag som visar hur nuvarande situation ser ut i detta avseende. Det finns inga uppgifter som tyder på att nuvarande fordon- och spårvagnstrafik vid Korsvägen orsakar vibrationer som är högre än komfortstörande nivåer.

Elektromagnetiska fält

I den miljömedicinska utredning som gjorts i samband med planarbetet anges att tågtrafiken i den planerade tunneln inte kommer att ge upphov till några extra sjukdomsfall på grund av elektromagnetiska fält. Detta baseras på de genomförda beräkningarna som visar att det längs delar av tunnelsträckan kommer att uppkomma öknings av det genomsnittliga magnetfältet med cirka 0,1 mikrotelsla. I övriga mätpunkter är årsmedelvärdena klart lägre och ofta helt försumbara.

Höga vattennivåer

Höga vattennivåer i Göteborg i framtiden påverkas av extrema havsnivåer, extrem nederbörd, stadens marknivåer och avvattningsvägar. Göteborgs innerstad är belägen i ett låglänt

område som omgärdas av Göta älv, Hamnkanalen, Mölndalsåns- och Säveåns utlopp och kan komma att påverkas av översvämningar. Marken kring Korsvägen och Skånegatan ligger på nivån cirka +7 för att svagt slutta ned mot nivån cirka +3 vid Örgrytevägens passage över Mölndalsån.

I Göteborgs centrala delar ligger normalvattenståndet i koordinatsystemet RH 2000 på +0,147 och högsta högvattennivån på +1,85 enligt "Dagvatten, så gör vi, handbok för kommunal planering och förvaltning". I densamma rekommenderas lägsta golvnivå på färdigt golv uppgå till minst +2,85.

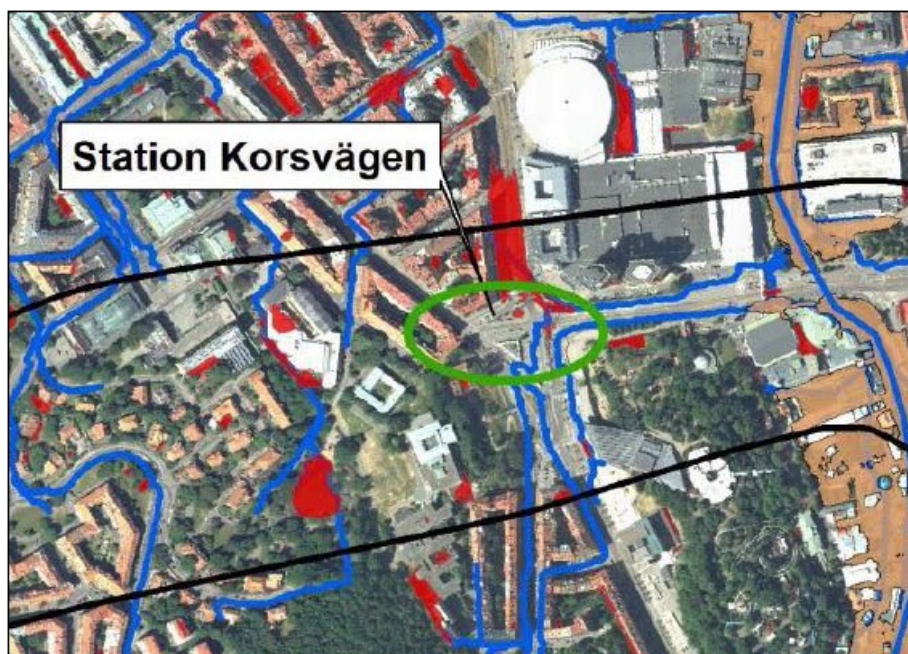
Byggnader och samhällsviktiga anläggningar i området, det vill säga sådant som garanterar stadens funktion inom teknisk försörjning, ska förläggas på lägst +2,8 respektive +3,8 i överensstämmelse med gällande översiktsplan.

Planeringsnivåer finns framtagna av MSB för Mölndalsåns närhet med avssende på höga flöden, vid ett uppskattat 200-års flöde. För samhällsviktig anläggning gäller i aktuellt område +3,65 för att klara beräknat högstaflöde. Marknivåerna i området överstiger detta värde.

Utgångsnivåer för fortsatt arbete med att säkra områdets tillgänglighet vid en översvämningssituation är att byggnader ska kunna nås av räddningstjänsten vilket innebär att dessa vägar ska kunna begränsas till att drabbas av max 0,2 meter översvämning.

Inom staden pågår en diskussion och arbete med att säkra staden mot höga vattenstånd i ett längre tidsperspektiv och en höjning av planeringsnivåerna kan vara nödvändig.

Norr om området vid Station Korsvägen finns ett låglänt område längs Skånegatan som vid extrem nederbörd kan bli instängt och orsaka översvämningar. Från Mölndalsvägen, via Korsvägen ner längs Örgrytevägen finns två ytliga vattenvägar vilka båda mynnar i Mölndalsån, se figur nedan.



Avrinningsvägar och lokala sänkor i terrängen vid området Station Korsvägen. Kartan visar lokala sänkor (röda ytor) och naturliga avrinningsvägar (blå linjer). Orange färg illustrerar ytor där det finns stor risk för att vatten ansamlas på markytan.¹⁷

¹⁷ Dagvattenutredning till detaljplan och ändring av detaljplaner för stationsområdena för Västlänken 2014-04-11, Norconsult

Detaljplanens innebörd och genomförande

Korsvägen igår, idag och i framtiden

Korsvägen har en lång tradition som korsväg och brytpunkt i staden. Historiskt sett har detta varit stadens södra entré och de ursprungliga väg- och spårvägssträckningarna är bevarade. På platsen överlagras stadsplanemönster från olika tidsperioder. Den äldre stenstaden från 1800- och 1900-talets första hälft möter den modernare och mer storskaligt fragmenterade staden.

Jubileumsutställningen 1923 har satt spår i användning och skala av området kring Korsvägen. Götaplatsen, Renströmsparken, Johannebergs landeri, Svenska Mässan och Liseberg har påverkat eller påverkats av denna utställning.

Korsvägen upplevs idag som ett pulserade och fartfyllt rum, dock svåröverskådligt och splittrat, dominerat av trafik. Platsen omges av parkmiljöer med institutioner som Göteborgs Universitet i väster och nöjesparken Liseberg i öster. Johannebergs landeri påminner om de landerier som omgav staden och dominerar västra sidan av Korsvägen.

I framtiden kommer platsen att få en än starkare betydelse både lokalt, regionalt och nationellt, med Västlänken som katalysator för områdets utveckling. Biltrafiken minskas till fördel för kollektivtrafik och gående/cyklister enligt den trafikstrategi som Göteborgs Stad antagit. Korsvägen ska även i fortsättningen vara en entrépunkt till centrum, där mötet sker mellan stenstaden och evenemangsstaden. Genom planförslaget förtydligas viktiga stråk mellan olika stadsdelar så att förutsättningar skapas för utveckling av närliggande verksamheter.

Platsen är tänkt att fungera som en effektiv kollektivtrafikknutpunkt. På Korsvägen ska bus-sar samsas med spårvagnar på gemensamma hållplatslägen. Det ska vara enkelt, smidigt och tryggt att röra sig till fots och med cykel på och kring platsen. Tydliga och gena kopplingar för fotgängare och cyklister planeras därför i området.

Korsvägen utformas som ett sammanhållet och strukturerat stadsrum, som tar tillvara historiska spår och samband, där viktiga värden är kontinuitet i form av sammanhängande stadsväv, samspel mellan vistelseytor, byggnader, hållplatser och stråk. Bebyggelse i strategiska lägen definierar platser och hyser nya, kompletterande verksamheter. Grönskan på vardera sidan av Korsvägen, vid Johannebergs landeri och i dess förlängning Renströmsparken samt Liseberg, tillåts flyta ner på Korsvägen.

Planförslaget innebär att flera sammanhängande platser skapas. Dessa definieras av omgivande bebyggelse, har goda sollägen och samspelar med varandra genom stråk. Korsvägen ska vara en pulserande och levande plats i staden med olika användning och aktiviteter över dygnet. Det ska därför finnas en flexibilitet i användandet av platserna över tid och efter behov. Kopplingen till centrala Göteborg via Södra Vägen ska vara tydlig och naturlig. Tillgänglighet till Johannebergs landeri, Renströmsparken och Campus Näckrosen ska förbättras. Örgrytevägen kan få en ändrad karaktär som stadsgata genom mindre biltrafik, fler cykelvägar och breda promenadstråk. Gaturummet vid Södra Vägen söderut förlängs mot Korsvägen och omges av torg och cykelstråk. Även Skånegatan kan ges en ny utformning med breda trottoarer, trädalléer, cykelvägar och angöringsmöjligheter. Den östra sidan av Skånegatan kommer fortsättningsvis vara en viktig infartsväg till innerstaden medan den västra sidan kommer ha karaktären av en gångfartsgata eller mindre lokalgata till kvarteret.

Station Korsvägen, övergripande beskrivning



Illustrationsritning, Station Korsvägen, ur gestaltningsprogram. Visar gränser för gestaltningsprogrammet som är mindre än själva planområdet. (Illustration, White)

Station Korsvägen är en underjordisk station som sträcker sig från Renströmsparken i väster till Liseberg i öster. Illustrationsplanen visar på möjlig utbyggnad enligt planförslaget. Här syns de två uppgångarna inom planområdet. Den ena är lokaliserad centralt på Korsvägen i en ny stationsbyggnad på torget. Den andra uppgången kommer att ligga vid östra sidan av Korsvägen och är tänkt att på sikt integreras i en ny byggnad där det även kommer att finnas andra verksamheter. Till en början byggs östra uppgången av Trafikverket som en envåningsbyggnad. Station Korsvägen kommer även att ha en tredje stationsuppgång, i anslutning till Olof Wijksgatan, alltså utanför föreliggande planområde. Uppgången ger god tillgänglighet till universitetet och området kring Götaplatsen.

På Korsvägen, i anslutning till uppgångarna från Västlänken, finns två hållplatsområden som kan rymma den ökade kollektivtrafiken och framtidens längre spårvagnar.

Triangelformen återkommer som formgivande element. Förslaget innebär möjlighet att skapa större och mindre sammanhängande platser av varierad karaktär, med ambitionen mer grönska.

Genomfartstrafik från Örgrytevägen och Skånegatan söderut kommer i framtiden inte att vara möjlig. Framför kvarteret mellan Skånegatan och Södra Vägen föreslås istället en platsbildning, där endast enkelriktad lokaltrafik samt angörings- och servicetrafik kommer att köra. Cykelstråk planeras som dubbelriktade cykelvägar längs Korsvägens kanter. Ett cykelgarage föreslås anläggas under mark i mellanplanet. Nerfarten till detta garage kommer att anläggas på östra sidan av Korsvägen. Utöver garaget föreslås en mängd parkeringsplatser för cyklar anläggas i markplan.

Genom den nya tågstationen och en tätare buss- och spårvagnstrafik kommer större strömmar av resenärer att röra sig på platsen jämfört med idag. Förslaget innebär att trafiksituationen på Korsvägen förändras genom att fotgängare och cyklister får bättre tillgänglighet på bekostnad av bilisternas framkomlighet. Både kapacitet och hastighet för bilister kommer att bli lägre när de oskyddade trafikanternas framkomlighet prioriteras.

De allmänna platserna är på plankartan betecknade TORG respektive GATA. Beteckningen GATA har valts istället för den tidigare beteckningen HUVUDGATA (avsedd för gator med genomfartstrafik) för att tydligare beskriva intentionerna med den nya trafikmiljön vid Korsvägen.



Förslag på gestaltning för Korsvägen, ur gestaltningsprogrammet (Illustration, White)

Torg

Bil- och kollektivtrafik kommer även fortsättningsvis att prägla Korsvägen, men genom att prioritera de oskyddade trafikanterna framför biltrafiken, finns det utrymme för att höja platsens status som stadsrum. Grönskan har möjlighet att ta mer plats på torget än idag.

Stadslivet berikas av fler publika verksamheter och fler möjligheter till olika sociala aktiviteter. Förslaget innebär också att fler och större ytor kan utformas för till exempel uteservering, trivsamma sittplatser för väntan. Detta kommer att göra platsen mer levande.

Den centrala torgytan kommer att omges av biltrafikstråk förutom mot nordväst, där endast angörings- och servicetrafik tillåts.

Platsen kommer att korsas av spårvagnstrafik i nordsydlig riktning. Även längs platsens norra del kommer buss- och spårvagnstrafik att passera. Dessa stråk kommer att medföra en viss barriär för fotgängarrörelser över torget. Passagemöjligheter över spåren kommer att finnas. Skärmtak och vänthallar får byggas vid hållplatserna. Utformning och placering i detalj prövas i bygglov.



Exempel på utformning av trapplandskap upp mot Liseberg, mellan Universeum och den östra uppgången, ur gestaltungsprogram.. Bilden visar en vision, utformning är i nuläget inte fastställt. (Illustration, White)

Korsvägen ska utformas med hög kvalitet och med stort inslag av träd och grönska samt upplevas välkomnande och trygg. Platsen ska fungera för effektiva byten mellan olika trafikslag med tydlig information och gena rörelsestråk. Platsen ska också erbjuda möjlighet till en stunds avkoppling, både inomhus och utomhus.

Det är önskvärt att få ned dagsljus till mellanplanet och eventuellt ner till perrongerna. Planförslaget tillåter därför att lanterniner får placeras på torget. Dessa får ha en högsta byggnadshöjd på 0,5 meter och kan utformas så att de kan ge sittmöjlighet med någon form av ryggstöd.

En mindre platsbildning föreslås på Korsvägens norra del, mellan Skånegatan och Södra Vägen. Då den barriär som dagens biltrafik utgör till största delen försvinner, skapas en naturligare och mer framkomlig koppling från Korsvägen mot promenad- och cykelstråken



Vy från torget, mot mittuppgången, ur gestaltungsprogrammet. En bärande idé i gestaltningen är markbegränsningen med sina tydliga ledstråk. (Illustration, White)

längs Skånegatan och Södra Vägen. Den nya platsbildningen vetter mot söder vilket ger potential för sittmöjligheter i solläge. En annan positiv konsekvens av denna förändring är att bostäderna i detta kvarter blir mindre bullerutsatta då genomfartstrafiken tas bort.

I östra delen av planområdet kommer ytterligare en plats att utvecklas, framför Universeum och de nya byggrätterna norr om Universeum. Här kan grönska sippra ner från Lisebergsparken, eventuellt i en trappa som förbinder platsen med Liseberg. Platsen har bra solförhållanden och stor potential att bli ett trevligt tillskott i området. Beroende på områdets utformning kan det finnas möjlighet att bygga under trappan med exempelvis ett cykelgarage.

Universeum har idag en lekplats på sin tomt intill huvudentrén. Sedan tidigare har Universeum utbyggnadsmöjligheter på denna del av tomten. Om dessa realiserar är det intressant att lekplatsen kan rymmas, åtminstone inte i den omfattning som den har idag. Göteborgs Stad och Universeum anser att lekplatsen fyller en viktig funktion i området och ambitionen är att i så fall möjliggöra en ersättningsplats inom eller i direkt anslutning till torgytan utanför Universeum.

Bebyggelse

Station Korsvägen under mark

Planförslaget medger en järnvägstunnel under mark med dragning enligt Trafikverkets järnvägsplan för Västlänken och Göteborgs Stad förslag till detaljplan för järnvägstunnel. Aktuell detaljplan för Korsvägen kommer inom sin avgränsning att ersätta delar av *Ändring av detaljplan* (ÄDP) för järnvägstunnel. Dessa planer medger dock samma ändamål. Utöver järnvägstunnel tillåts service- och teknikutrymmen kopplat till järnvägen.

Vid Korsvägen ligger stationens plattformar cirka 17 meter under mark och vid Renströmsparken cirka 31 meter. Stationen ligger till hälften i bergtunnel och till hälften i betongtunnel. Stationen planeras för fyra spår och två plattformar. Varje plattform är 250 meter lång och 19 meter bred. Uppgångarna från plattformarna placeras i stationens båda ytterändar samt i mittdelen.



Mellanplanet under mittentrén vid Korsvägen. (Illustration Trafikverket)

Över spåren och plattformarna byggs ett mellanplan med förbindelser upp till Korsvägens uppgångar och ner till Västlänkens plattformar. I mellanplanet blir det möjligt att skapa utrymmen för handel och för servicefunktioner. Det kommer även att finnas möjlighet att bygga ett cykelgarage samt en direktanslutning till Universeum. Mellanplanet kommer att nås via trappor, rulltrappor, hissar, samt nedfart till cykelgarage.

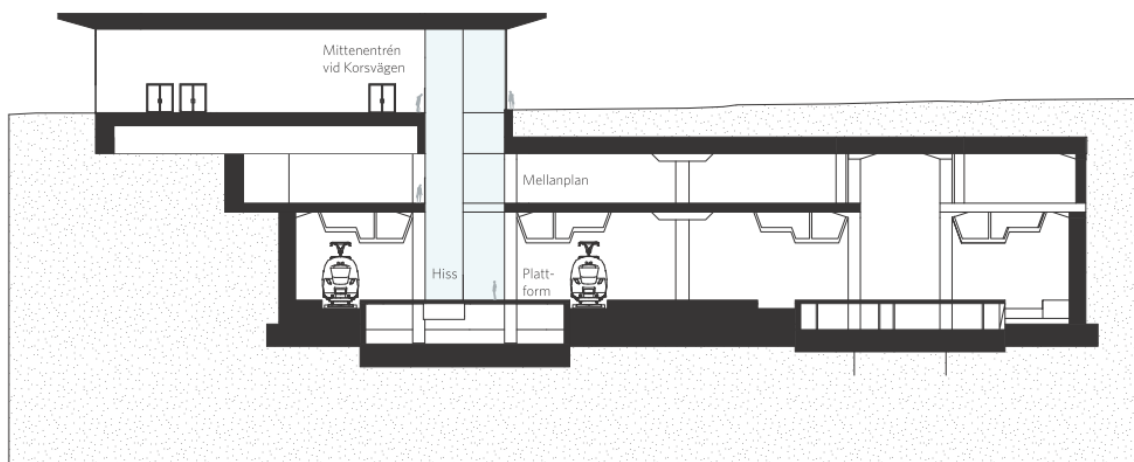
Planen anger inom ett område en djupbyggnadsbegränsning som talar om upp till vilken nivå schaktning, spontning, borrhning, pålning eller andra ingrepp i undergrunden får göras. Begränsning tar hänsyn till skyddsområde för järnvägstunnel.

En gångtunnel från mellanplanet under Örgrytevägen fram till hörnet av Skånegatan och Örgrytevägen är möjlig. Förberedande åtgärder i mellanplanet för en möjlig gångtunnel mot Svenska Mässan kommer att utföras i samband med utbyggnaden av mellanplanet. Planen möjliggör att tunneln byggs.

Stationsbyggnad på Korsvägen

En av uppgångarna från Västlänken kommer att placeras centralt på Korsvägen i en stationsbyggnad i en våning. Denna uppgång blir det naturliga valet för bytesresenärer och fotgängare med mål i nordväst och sydväst. Planförslaget reglerar en högsta totalhöjd på 6 meter för entrébyggnaden. Byggnaden bör upplevas transparent och i största möjliga mån inha några baksidor. Dessutom bör dess funktion som entré till järnvägsstationen vara tydlig.

Stationsbyggnaden kommer att innehålla trappor, rulltrappor, hissar, utrymme för biljettautomater och övrig trafikinformation. Planen möjliggör för verksamheter. Ambitionen är att möjliggöra dagsljusnedsläpp från markplan till mellanplan.



Bilden visar den visuella kontakten mellan våningsplanen genom hisschaktet vid Korsvägens mittenentré. Markplan, mellanplan och plattform visas i sektionen. (Illustration Trafikverket)

Bebyggelse med stationsuppgång på östra delen av Korsvägen

I korsningen Korsvägen/Örgrytevägen, möjliggörs nybyggnation för centrumändamål. I denna byggnad föreslås en uppgång för Västlänken att integreras. Denna uppgång kommer att hantera stora resenärsflöden då den blir huvudentré för evenemangsbesökarna.

Planförslaget möjliggör centrumändamål, kultur och fritid. Bestämmelsen centrumändamål, C, på plankartan innefattar all verksamhet som bör ligga centralt och vara lätt att nå för människor. Detta kan exempelvis vara butiker, service, kontor, restaurang och handel. Användning som regleras med andra bestämmelser, exempelvis bostäder, ingår inte i bestämmelsen C. Bestämmelsen kultur- och fritidsändamål, R, innefattar sådan användning som riktar sig till besökare som till exempel museum, nöjesparker samt sport- och idrottsanläggningar.

I markplan kommer det utöver stationsentré, att finnas separata insatsvägar för räddningstjänsten. Även teknisk anläggning och järnvägsändamål kan rymmas inom byggnaden. Ventilation från järnvägstunneln kommer att integreras i byggnaden.

Byggrätten för den östra stationsuppgången tillåter en höjd om som mest +21,5. Då omgivande mark på torgytan ligger på cirka +7, innebär det en höjd på byggnaden om 14,5 meter.

Universeum

I sydöstra delen av planområdet finns en byggrätt för utbyggnad av Universeum. Denna byggrätt kom till stand 1999 i samband med detaljplanen för Universeum. Användningen kultur kompletteras med användningen centrum, C. I övrigt förändrar planförslaget inte byggrätten ovan mark. Däremot har nya markanvändningar för underjordisk järnvägsstation och dess servicefunktioner lagts till i planen.

Befintlig bebyggelse

Den triangelformiga byggnaden som idag ligger centralt placerad på Korsvägen och som inrymmer resenärsservice, pressbyrå med mera kommer att rivas i samband med byggandet av Västlänken.

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

Trafikutformningen är uppbyggd kring en spårlösning med två samlade hållplatslägen. Det ena hållplatsläget lokaliseras mitt på Korsvägen för nordsydlig kollektivtrafik och det andra i Örgrytevägen för östvästlig kollektivtrafik. I ytan mellan de två hållplatserna skapas en bytesyta som också får kopplingar till Västlänkens entréer.

Gångbanor, cykelbanor och körvägar för bil ligger i ytterkanterna av Korsvägen närmast de omgivande kvarteren. Bilar trafikerar Korsvägen längs enkla, smala körfält, vilket borgar för låga fordonshastigheter. Tillgängligheten i området blir däremot god, med möjlighet att nå alla adresser med bil. Gång- och cykelbanorna får generösa bredder som ska klara det förväntade stora tillskottet av gående och cyklister.

I områdets södra del anläggs en stor oval cirkulationsplats. Här fördelas och regleras biltrafiken in i Korsvägen och utformningen möjliggör hög prioritet för kollektivtrafiken.

Den nya trafiklösningen öppnar för möjligheten att skapa flera nya stadsrum - nordvästra hörnet framför Korsvägen 1, ytorna mitt på Korsvägen i anslutning till Västlänkens västra uppgång, framför Svenska Mässans entré samt mellan Universeum och Västlänkens östra uppgång. Lösningen frigör också dagens trafikytor strax norr om Eklandagatan.

Nedan beskrivs trafikförslaget utifrån varje trafikslag. För ytterligare beskrivning se *PM Trafik del 1 – Trafikförslag för Korsvägen* och *PM Trafik del 2 – Systemanalyser och kapacitetsberäkningar för Korsvägen, 2017-03-27*.

Trafik och parkering

Omdaning av Korsvägen syftar i hög grad till att det ska bli attraktivare att röra sig till fots, både för den som besöker området och för den som passerar platsen på sin promenad. På Korsvägen skapas stora sammanhängande torgytor för gående och vistelse. Genom hastighetssäkrade korsningspunkter mot biltrafiken ska det bli lätt att röra sig mellan de olika torgytorna. Omkring den nya byggrätten mitt på Korsvägen ordnas generösa gångbredder, för att det ska vara tillgängligt för gående också när det är många människor och mycket kollektivtrafik på Korsvägen.

Runt hela Korsvägen anläggs breda gångbanor som kan ta emot även stora mängder gående. Längs parken på västra sidan kombineras en fyra meter bred gångbana med en intilliggande dubbelriktad fyra meter bred cykelbana. På norra delen, vid Johannebergs landeri, kommer anpassning till kulturmiljön att krävas vilket innebär något smalare utrymmen för både gående och cyklister. Även förbi Svenska mässan kommer en gång- och cykelbana att anläggas. Längs östra kanten kommer gående att få torget framför Universeum och framför den tillkommande byggnaden runt Västlänkens entré, till sitt förfogande.

Framför den östra entrén till Västlänken kommer en bred förhöjd passage för gående över både cykelbanan och bilvägen att anläggas. Lösningen ger en mycket hög prioritet för gående, vilket har bedömts särskilt viktigt i anslutning till Västlänkens uppgång.

I nordvästra delen vid Korsvägen 1 skapas en stor torgyta där både gående, cyklister och en liten mängd enkelriktad biltrafik till och från det närmaste kvarteret kommer att samsas.

I Korsvägens södra del mot Eklandagatan och Södra Vägen kommer hastighetssäkrade övergångsställen för gående och relativt generösa gångbanor att anläggas. En sådan lösning föreslås även vid Örgrytevägen strax öster om hållplatsen.

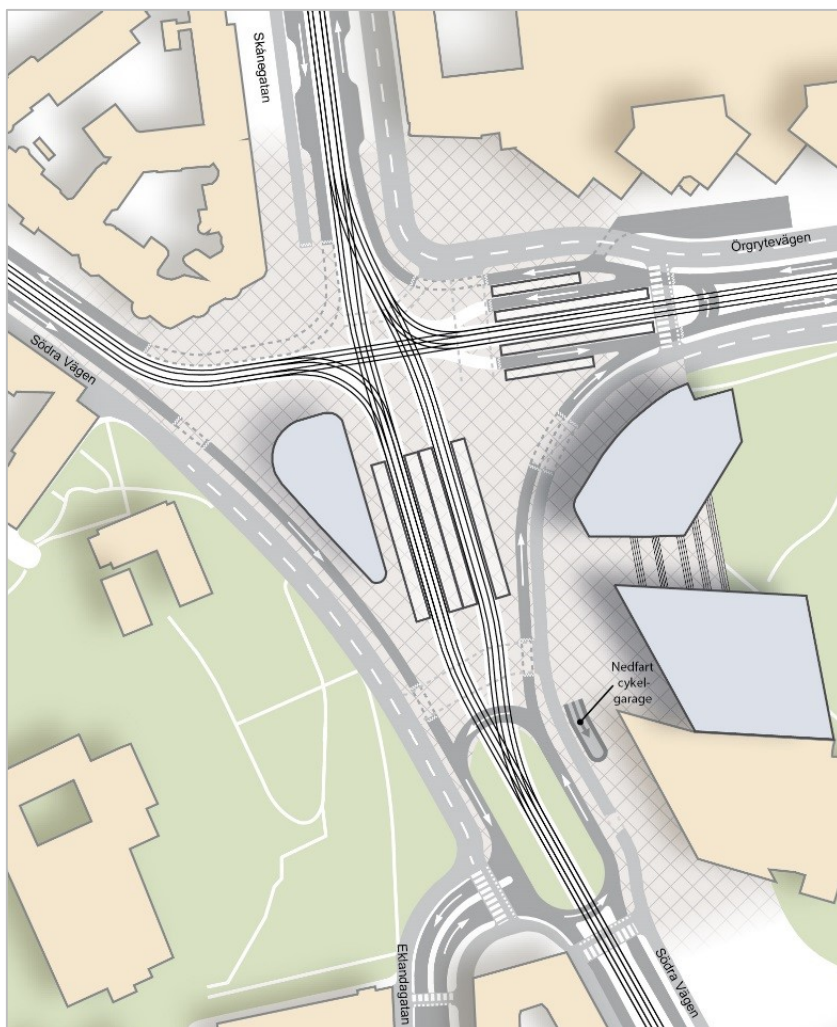


Illustration av trafikförslag för Korsvägen. (Källa: Trafikkontoret, bearbetning WSP)

Korsningspunkterna mot biltrafiken samordnas mestadels för gående och cyklister och måtten är anpassade för att klara stora mängder resenärer. Refuger och väntytor görs generellt breda för att det ska upplevas säkert. Spårvagnshållplatserna har mått som ska klara förbipasserande och många bytesresenärer samtidigt.

Gångtrafik

Stängsel och staket ska undvikas på Korsvägen, bland annat för att det ger omvägar och försämrar situationen för gående. Istället har trafiklösningen anpassats för att ge generellt låga hastigheter för fordonen, vilket också ger hög säkerhet och skapar en trygg trafiksituation. I de fall man ändå vill förhindra att gående korsar spåren i vissa lägen, kan detta istället lösas genom medveten placering av till exempel cykelparkeringar och andra anordningar som ändå behövs i miljön.

En framtida gångtunnel mellan Svenska mässan och Västlänkens mellanplan möjliggörs.

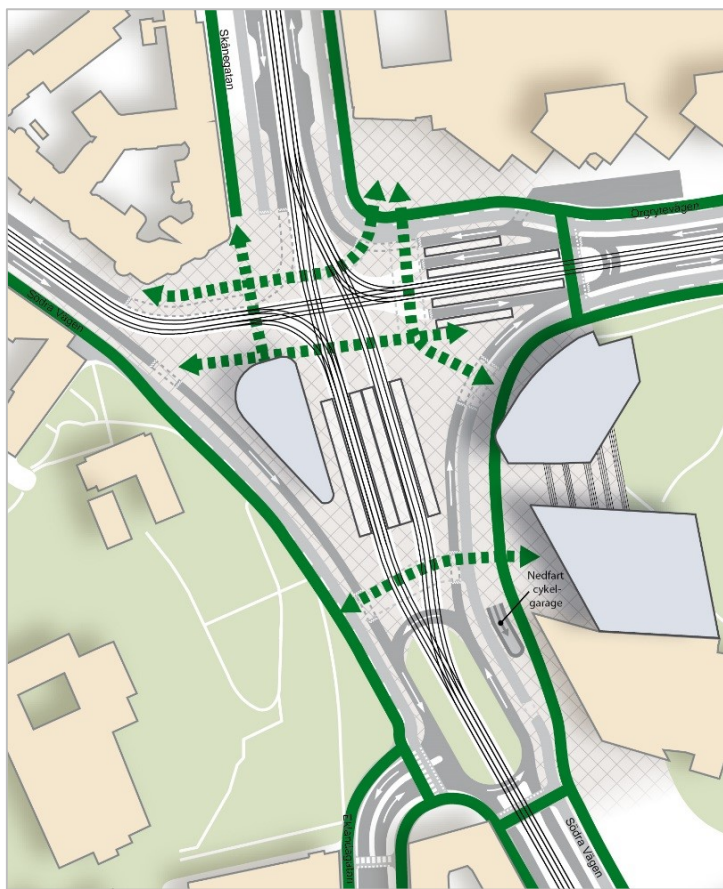


Illustration över gångstråk. (Källa: Trafikkontoret, bearbetning WSP)

Cykeltrafik

Korsvägen planeras för att kunna ta emot uppemot tre gånger så många cyklister som idag. Korsvägens nu planerade omdaning innebär att platsen behöver fungera bra för den som ska cykla förbi Korsvägen i rusningstid, men också för den som har Korsvägen som en mål- eller bytespunkt och enkelt och säkert behöver kunna parkera sin cykel.

Korsvägen föreslås kantas av fyra meter breda dubbelriktade cykelbanor. På västra sidan längs parken, ligger cykelbanan tillsammans med en bred gångbana. Biltrafiken löper bredvid på en separat enkelriktad körbana, med en bred skiljeremsa mot cyklisterna. Motsvarande lösning med cykelbanan ihop med gångbanan gäller också på sträckan förbi Svenska Mässan, och kring cirkulationen med anslutande gator.

Längs den östra kanten är den dubbelriktade cykelbanan förlagd på en lägre nivå tillsammans med bilvägen. Mellan cyklarna och bilarna finns en meterbred skiljeremsa. Anledningen till att man valt en annan princip för cyklisterna på den här sträckan är en anpassning till de gåendes behov. För att säkerställa effektiva byten för kollektivresenärerna behöver både bilister och cyklister väja för gående vid den förhöjda passagen som kopplar ihop östra entrén med bytestorget.

Mellan Södra Vägens norra del och Skånegatan kommer troligen ingen separat cykelbana att anläggas, utan cyklister kan komma att få gemensam köryta med en mycket begränsad mängd bilar. En annan tänkbar lösning är att platsen framför Korsvägen 1 utformas som ett gemensamt torg där gående, cyklister och bilister samsas.

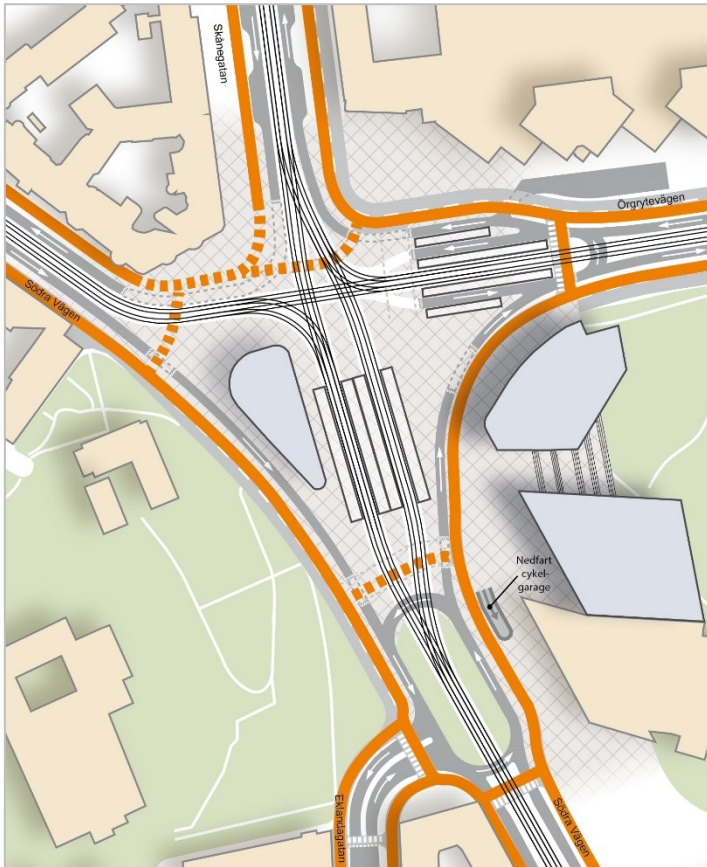


Illustration över cykelstråk. (Källa: Trafikkontoret, bearbetning WSP)

Överfarter och passager för cyklister löses huvudsakligen gemensamt med gående. Breddmått och radier på cykelbanorna anpassas för att klara stora mängder cyklister på samma gång. Refuger och väntytor görs generellt breda för att det ska upplevas säkert att stanna med sin cykel. Torgytorna anpassas inte särskilt för cykling, men på samma sätt som på en gångata finns det alltid möjligheter för cykling på gåendes villkor.

Kollektivtrafik

Trafikförslaget avseende kollektivtrafiken bygger på två stora samlade hållplatsområden. Mitt på Korsvägen anläggs dubbla spårlägen för trafiken i nordsydlig riktning. Där kommer samtliga spårvagnslinjer från Mölndalshållet att stanna. I Örgrytevägen, framför Svenska mässans entré, anläggs en spårvagnshållplats i mitten med busshållplatser på "utsidorna". Både spårtrafik och bussar kan med den här lösningen fortsätta mot både Skånegatan och Södra Vägen norrut.

Den framtida kollektivtrafiken i Göteborg innebär högre turtäthet och längre spårvagnar. Korsvägen kommer att utformas utifrån behovet av längre hållplatser och de geometriska utrymmen som de längre spårvagnarna kräver. Tillgänglighetsanpassning ska följa de anvisningar som Göteborgs Stad tillämpar. Skärmtak och vänthallar får byggas vid hållplatserna. Utformning och placering i detalj prövas i bygglov.

Den föreslagna trafiklösningen fungerar både med och utan en eventuell ny spårlänk i Engelbrektsgatan. Trafiklösningen ger möjlighet att i framtiden köra all kollektivtrafik via Skånegatan, förutsatt att det byggs nya spår mot Avenyn via till exempel Engelbrektsgatan. En sådan trafikering skulle i så fall syfta till att frigöra Södra Vägen från spår och bussar för att skapa en attraktiv promenadgata som kopplar Korsvägen till city.

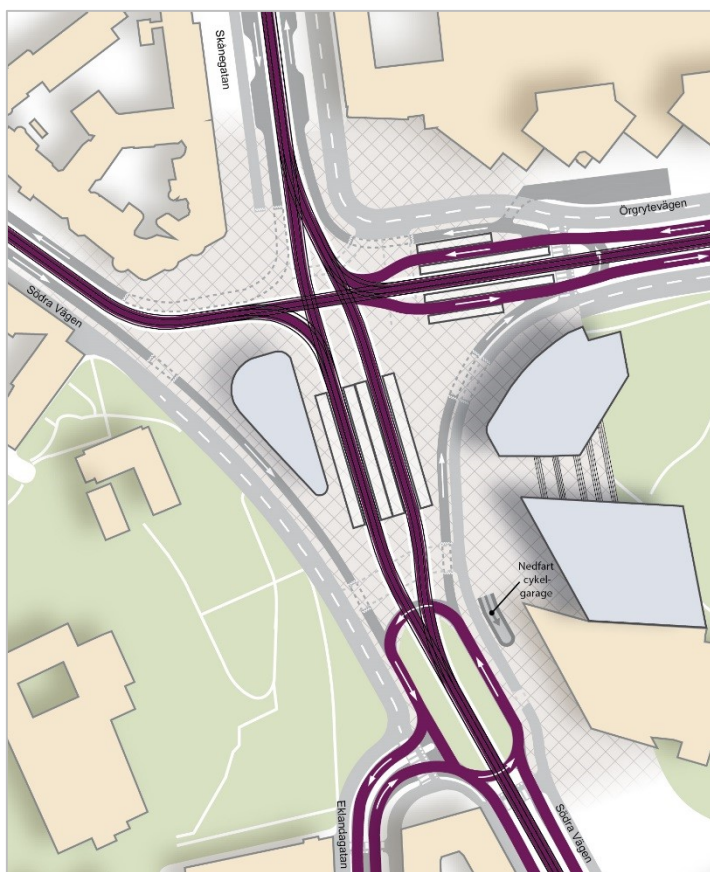


Illustration över kollektivtrafikstråk. (Källa: Trafikkontoret, bearbetning WSP)

För resenärer som reser med Västlänken finns två uppgångar på Korsvägen: en uppgång på den centrala torgytan och en uppgång i Korsvägens östra del, på den östra sidan av bilvägen. Den centralt belägna entrén förväntas främst att användas av resenärer med mål i nordväst och sydväst, medan den östra leder resenärer mot Skånegatan, Svenska Mässan, Liseberg och vidare österut via Örgrytevägen.

Den resenärsservice som kommer att erbjudas kommer troligen motsvara den som erbjuds idag. Se även avsnittet ”Bebyggelse” tidigare i planbeskrivningen.

Antalet kollektivtrafikresenärer som kommer att röra sig på Korsvägen förväntas fördubblas till år 2035 jämfört med år 2014. Resandet med enbart buss och/eller spårvagn dominerar även i fortsättningen platsen. Runt en tredjedel av resenärerna förväntas nyttja Västlänken.

Trafikeringen av buss- och spårvagnstrafik år 2035 som visas i figuren på nästa sida är baserad på uppgifter från Västtrafik. Detta motsvarar en fordonsökning jämfört med 2014 med cirka 15 procent.

Biltrafik

Trafikförslaget innebär att biltrafik tillåts i begränsad mängd på Korsvägen, i enlighet med tidigare tagna politiska beslut för projektet. Besluten grundar sig bland annat på genomförda systemanalyser för biltrafiken, som visar att ungefär hälften av dagens trafik kan vara kvar på Korsvägen. Halverad biltrafik ger helt nya förutsättningar för en mer stadsmässig utformning jämfört med dagens Korsvägen. Ambitionen är att det ska skapas en innerstadskänsla där trafiksäkerheten i första hand garanteras av att fordons hastigheterna är genomgående låga. Signaler och avstängningsanordningar av olika slag är mestadels överflödiga i sådana lågfartsmiljöer, och ska undvikas på Korsvägen så långt som möjligt



Kollektivtrafik på Korsvägen 2035, antal dubbelturer per riktning i maxtimmen
(Källa: Västtrafik, bearbetning WSP)

Runt Korsvägen kommer enkla körfält att anläggas. Gatorna blir enkelriktade och utformas för enbart biltrafik. Passagepunkter för gående och cyklister kommer att vara hastighetssäkrade. Runt Korsvägen 1, i Korsvägens nordvästra hörn, förväntas endast mycket små biltrafikmängder. I stort sett är det enbart trafik till och från de närmaste kvarteren som behöver köra här.

I områdets södra del föreslås en stor oval cirkulationsplats anläggas. I denna fördelas och regleras biltrafiken in i Korsvägen och utformningen möjliggör hög prioritet för kollektivtrafiken.

I de flesta körrelationer kommer trafikföringen att fungera i princip som idag. En viktig förändring är dock att kopplingen från Örgrytevägen över Skånegatan stängs av för biltrafik. Den nya cirkulationsplatsen öppnar i gengäld för möjligheten att komma till Eklandagatan söderifrån, vilket inte är möjligt idag. Att slopa möjligheten att korsa över Skånegatan med bil har två viktiga syften: att minimera störningarna för kollektivtrafiken i nord-sydlig riktning och att på systemnivå säkerställa att inte för mycket biltrafik kör in till Korsvägen.

Den som kör mot Korsvägen norrifrån via Södra Vägen, kan fortsätta i alla riktningar: söderut mot Eklandagatan och Mölndal, österut mot Örgrytevägen och norrut på Skånegatan.

Från Eklandagatan kan man köra söderut mot Mölndal, österut på Örgrytevägen och norrut på Skånegatan. Från Mölndalshållet kör man enkelt österut på Örgrytevägen och norrut på Skånegatan. Eklandagatan nås via den nya ovala cirkulationen, medan Södra Vägen nås via Burgårdsplatsen. Den som kommer från Örgrytevägen kan svänga norrut på Skånegatan, medan övriga relationer nås via Burgårdsplatsen.

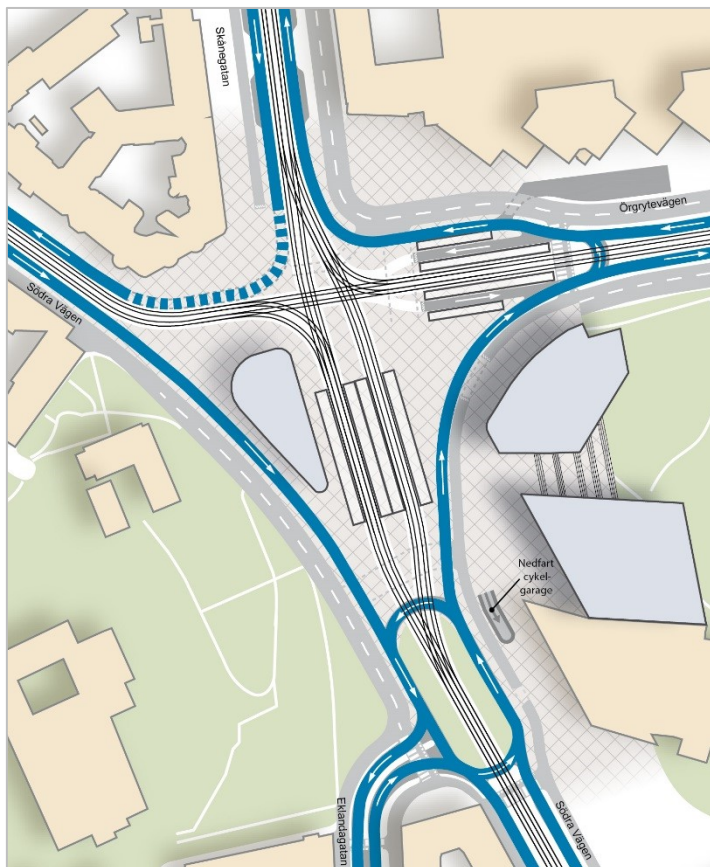


Illustration över biltrafikstråk. (Källa: Trafikkontoret, bearbetning WSP)

Parkering och angöring

Cykelparkering

På Korsvägen kommer det att behövas en stor mängd cykelparkeringar. De ska räcka till tågresenärer, regionala bussresenärer och för de omkringliggande verksamheternas och bostädernas behov. Exakt hur många platser som kommer att behövas är svårt att säga idag, men det behöver finnas platser i nära anslutning till alla entréer och vid främst Örgrytevägens hållplats. För att få plats med stora mängder cyklar kan det krävas att vissa av dessa markparkeringar löses i två plan. Stadsmiljöperspektivet behöver särskilt beaktas vid utformningen av anordningar på Korsvägen som bygger på höjden. Cykelparkeringar fungerar i vissa fall som naturliga hinder på sträckor där det är mindre lämpligt för gående att passera spåren.

Ett underjordiskt cykelgarage kommer också att finnas på Korsvägen, med plats för uppemot 500 platser. Garaget kommer att ligga i Västlänkens mellanplan där många resenärer passerar och kommer att förses med dagsljus via lanterniner på markytan. Garaget nås via en nerfart i sydöstra delen av Korsvägen, med öppningen norrifrån, så att en stor del av cyklisterna enkelt kan nå dit.

Detaljplanen möjliggör en nerfart till cykelgaraget. Utformningen av denna kommer att studeras mer i detalj i det fortsatta arbetet, med inriktningen att garaget måste utformas attraktivt för cyklister.

Bilparkering och angöring

Korttidsparkeringar och angöringsplatser för olika typer av biltrafik ska finnas på Korsvägen. Det ska fungera att hämta och lämna passagerare vid befintliga och nya entréer, lasta och lossa varor och liknande. Möjlighet till korttidsparkering och angöring på västra sidan vid Västlänkens entré kan ordnas genom till exempel parkeringsfickor längs gatan. På östra sidan kan korttidsparkering lösas längs Örgrytevägen närmast Korsvägen samt längre söderut, mellan den blivande cykelnedfarten och cirkulationsplatsen. Genom att torgytorna längs östra kanten av Korsvägen kan nås med fordonstrafik via in- och utfart i cirkulationsplatsen, skapas även möjlighet att angöra ännu närmare entréerna vid särskilda behov.

Angöring och korttidsparkering för Svenska mässans behov löses genom att nuvarande utfart anpassas till den nya lösningen i samma läge som idag. Ett antal parkeringsplatser kan komma att tas i anspråk. I samband med kommande exploateringar av mässans och Lisebergs områden kommer gatusektionen för Örgrytevägen att behöva ses över.

Skånegatan får betydligt lägre trafikmängder när Korsvägen byggs om, vilket möjliggör att lokalgatan kan tas bort och att man därigenom kan ordna angöring för exempelvis bussar på östra sidan. Skånegatans västra sida kommer endast nyttjas av kvarterstrafik efter ombyggnaden vilket ger möjligheter att omdana gatan för att tillgodose korttidsparkering och angöring med bil.

I sydvästra delen av området, norr om Eklandagatan, kan korttidsparkering för bil behöva ordnas längs cirkulationsplatsen eller längs Eklandagatan när ny bebyggelse tillkommer.

Tillgänglighet för funktionshindrade

Korsvägen är en av de viktigaste knutpunkterna för kollektivtrafiken i Göteborg och det finns ett stort utbud av olika aktiviteter och verksamheter i området. Platsen kräver därför stor tillgänglighet för funktionshindrade. Personer med nedsatt rörelseförmåga och personer med synnedsättning ska kunna nå alla identifierade målpunkter längs huvuddelen av gångvägnätet. Tillgängligheten för rörelsehindrade och synskadade tillgodoses genom anpassade passager, hållplatser med kantstenssänkningar och ledstråk samt anpassade lutningar på ramper med vilplan där så erfordras. Tillfartsbredder anpassas och parkeringsplatser för rörelsehindrade anordnas vid entréer där så är möjligt. Gällande nationella riktlinjer för tillgänglighet ska följas vid nybyggnation.

Service-, utrycknings- och underhållstrafik

Kring uppgångarna/östra uppgången behöver ytor finnas för uppställning av räddningstjänstens fordon vid en utryckning, samt parkeringsplatser för dessa och andra utryckningsfordon. Även driftsfordon, som behövs för järnvägsanläggningens underhåll och andra tekniska anläggningar i området, samt servicefordon för till exempel återvinning och leveranser, behöver komma nära byggnadernas fasader. Ytorna kan samnyttjas av exempelvis färdtjänst och taxi.

Ytorna kring uppgångarna har diskuterats med de olika intressenterna, så att ovanstående funktioner kan tillgodoses i enlighet med lagkrav och praktisk hänsyn.

Användningsbestämmelsen TORG innebär att fordon kan köra på torgytorna vid behov och ger möjlighet att komma nära alla entréer med service-, utrycknings- och underhållsfordon.

Det ska dock inte regelmässigt köra biltrafik på torgen, eftersom de främst är avsedda för gående. Situationen kan närmast liknas vid hur det fungerar på stadens gågator idag.

Vid en utryckning kan fordonen använda kollektivtrafikens separata körfält, vilket ger förbindelser i alla riktningar över Korsvägen. Blåljusfordon i utryckning har också möjlighet att köra från Skånegatan runt Korsvägen 1 och svänga vänster över spåren i Södra Vägen genom att använda den breda gång- och cykelpassagen där.

Närmast Västlänkens östra uppgång avsätts en 500 kvadratmeter stor yta för räddningstjänstens övningar, vilken nås via in- och utfarten i cirkulationsplatsen.

Inom Lisebergs område finns idag en väg som fungerar som räddnings- och serviceväg till Liseberg och Universeum. Denna kommer att finnas kvar men dess anslutning till Örgrytevägen förläggs längre österut. Funktionen ska säkerställas, men eftersom servicevägen till större delen kommer att ligga utanför planområdet är det inte möjligt att införa planbestämmelser och plangränser i plankartan som fastställer dess läge. Servicevägens exakta utformning och dragning tas fram i samarbete med stadsbyggandskontoret och trafikkontoret och stäms av med Liseberg och Universeum. Räddnings- och servicevägen kommer även att användas av Trafikverket för service av Västlänken.

Varuleveranser och sophämtning för mittuppgångar sker längs dess västra fasad. Varuleveranser och sophämtning för mellanplanet sker via den östra uppgången.

Kulturmiljö

Korsvägen präglas av de fyra huvudgatorna som strålar ut från platsen. Siktlinjerna via dessa gator är viktiga såväl för den historiska förståelsen för platsen som för upplevelsen av den samma. Vid planeringen av Korsvägen har det varit av stor vikt att bevara dessa linjer och gatustrukturen har därför bibehållits. Även lokaliseringen av den centrala entrébyggnaden har placerats med utgångspunkten i att siktlinjerna behålls.

Platsens starka triangelform är karaktäristisk och historiskt betydelsefull; det är i mötet av huvudgatorna som Korsvägen bildats. Planförslaget har därför sin utgångspunkt i denna form vilken bevaras.

I planförslaget är tillåten högsta totalhöjd för bebyggelse på torget 6,0 meter. I gällande plan är byggnadshöjden reglerad till 3,5 meter med uppstickande delar som tillåts vara 7,0 meter. Begränsningen har gjorts med hänsyn till Johannebergs landeri och närliggande bostadskvarter mellan Södra Vägen, Skånegatan och kvarteret Turmalinen. Detta kvarter har ett mycket högt arkitekturhistoriskt värde. Ambitionen är att ny bebyggelse inte ska vara högre än sockelhöjden på detta kvarter så att den visuella fonden kan bevaras. 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. Begränsningen medför också att kopplingen i grönstrukturen mellan Johannebergs landeri och Liseberg kan bevaras bättre.

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.

Byggrätten för den östra stationsuppgången tillåter en höjd om som mest +21,5. Då omgivande mark på torgytan ligger på cirka +7, 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.

Grönstruktur

Trädvolym och grön koppling

Korsvägen som stadsrum definieras av de omgivande husfasaderna och av de båda sluttande grönområdena i öst (Lisebergs parkytan) och i väst (Landeriparken). För att bevara den kulturhistoriskt viktiga kopplingen av grönstruktur, mellan Johannebergs landeri och Lisebergs landeri, ser planen till att det i östra delen av planområdet sparas ett mellanrum mellan Universeum och den nya byggrätten norr därom. Universeums utbyggnadsmöjlighet finns redan idag.

Kopplingen har även betydelse för biodiversiteten i området. Tillåten höjd för byggrätten, tillsammans med öppningen, säkerställer att Korsvägens besökare fortfarande kommer att uppleva det östra grönområdet och kopplingen som sådan. Det gröna sambandet förstärks dels via träd som placeras på platsen och dels med planteringar i mellanrummet. Detta regleras med planbestämmelser i plankartan.

Förslagsvis anläggs en trappa med större träd som leder från Korsvägen upp till Lisebergs park. Även byggnadshöjden på stationsuppgången centralt på platsen regleras så att landet med dess gröna omgivningar ska kunna upplevas därifrån. Grönskan får med fördel breda ut sig även på de tillkommande byggnaderna som gröna tak med trädplanteringar som syns från Korsvägen. Detta bidrar ytterligare till att göra den gröna kopplingen starkare.

Trädalléer

Gatorna som strålar samman på Korsvägen (Örgrytevägen, Skånegatan och Södra Vägen) är stadsgator av hög dignitet som inte bör sakna trädrader. Koncept för hur alléer ansluter till Korsvägen inom planområdet bör tas fram.

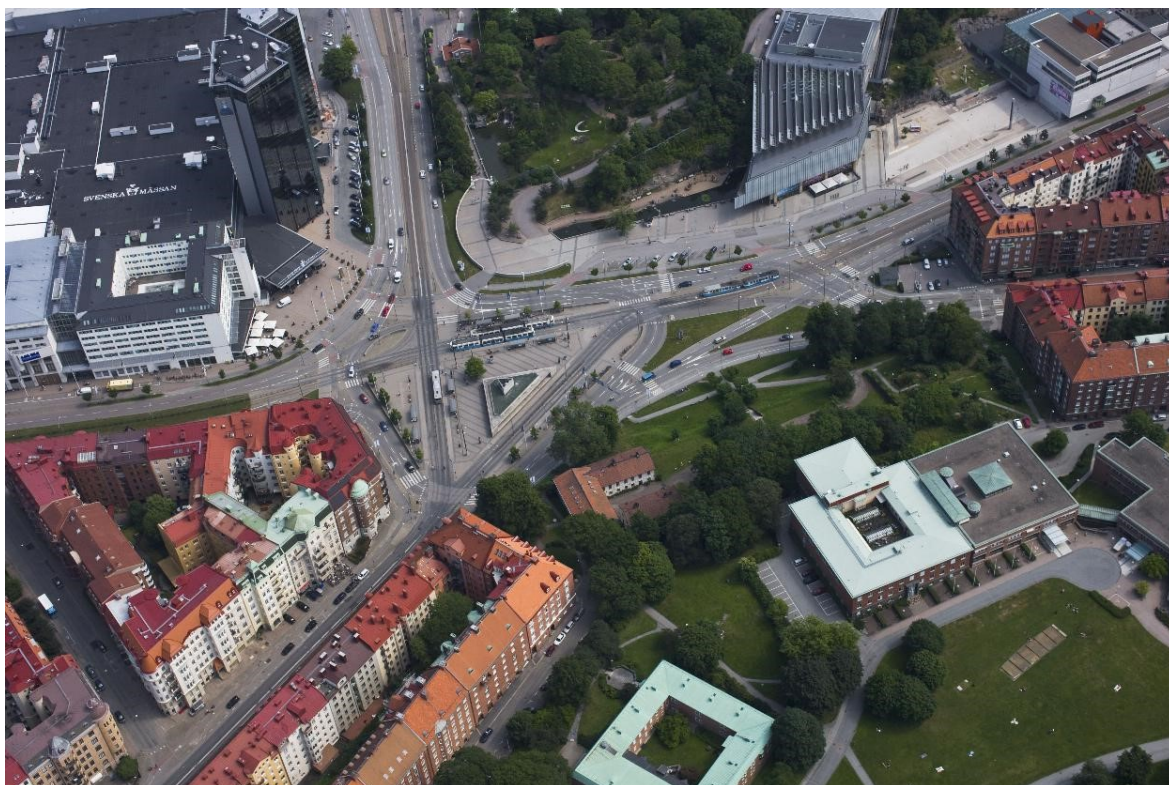
Specifika naturvärden

Trädmiljöer inom aktuell detaljplan som riskerar att påverkas i samband med ombyggnaden av Korsvägen är enligt naturmiljöutredningen¹⁸ dels en allé med körsbärsträd utmed Möln-dalsvägen och dels en kärrek som är ett värdefullt solitärträd mitt på Korsvägen. Träden är förhållandevis unga och de stora naturvärdena är knutna till förekomsten av ovanliga lavar.

För att säkerställa att påverkan på naturvärdet blir så liten som möjligt, har Trafikverket i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen angett att träd som ej kan stå kvar under anläggandet av Västlänken ska ersättas eller flyttas. För att tydligt beskriva vilka träd som kan bevaras, flyttas eller behöver ersättas har Göteborgs Stad och Trafikverket gemensamt tagit fram ett åtgärdsprogram. De träd som berörs av denna detaljplan, eller av genomförandet av det trafikförslag som är kopplat till denna detaljplan, kommer att

¹⁸ Naturmiljöutredning för Västlänken i Göteborg, Calluna, 2013-12-13

behandlas på samma sätt. Hur de avses att kompenseras är beskrivet under avsnittet kompensationsåtgärder.



Grönområden kring Korsvägen: Lisebergs parkytor (i bildens övre del) och Landeriparken (i bildens nedre del). Bilden är tagen mot öster. (Källa: Stadsbyggnadskontoret)

Grönskans betydelse i staden

Grönskan på Korsvägen bör få mer plats än idag. Dels eftersom den grönska som försvinner i samband med ny exploatering behöver kompenseras och dels för att vegetation i form av träd tillför höga värden i stadsrummet och har stor betydelse för miljön: Träden absorberar regnvatten och ökar den biologiska mångfalden. Dess lövverk ger skugga, förhöjer årstidsväxlingarna och förbättrar luftkvaliteten.

Gestaltning och kvalitet

Övergripande gestaltungsprinciper

Det offentliga rummet

Samtidigt som Korsvägens identitet är en kollektivtrafikknutpunkt ska platsens karaktär utstråla ett högklassigt offentligt stadsrum och en visuellt sammanhållen yta. En enhetlig markbeläggning och träd tvärs över hela platsen ska dels utgöra de sammanhållande elementen för platsen som helhet och dels knyta ihop de båda grönområdena vars samband är av högt värde visuellt och kulturhistoriskt.

Även de långa siktlinjerna i gatornas förlängningar är viktiga för orienteringen i staden och har en historisk grund; ögat bör kunna följa Södra Vägen utan visuella hinder. Johannebergs landeri och huvudentréer till platsens besöksmål ska vara väl synliga.

Fotgängarna och cyklisterna har en överordnad prioritet framför biltrafiken. Detta ska avspeglas och tydliggöras i utformningen av platsen samtidigt som den gröna kopplingen av träd ska ha en annan riktning i stadsrummet som inte förstärker platsens trafikrörelser.

Stationsuppgångar och nya byggnader

Nya byggnader ha en högkvalitativ arkitektonisk gestaltning och utföras med stor omsorg. En av uppgångarna från Västlänken kommer att placeras centralt på Korsvägen i en stationsbyggnad i en våning. Byggnaden bör upplevas transparent och i största möjliga mån inha ha några baksidor. Ambitionen är att möjliggöra dagsljusnedsläpp från markplan till mellanplan.

Stationsentréerna ska utformas så att de blir tydliga och lätta att orientera för resenärer.

Även tekniska anläggningar ska anpassas till platsens karaktär präglad av hög materialkvalitet och stor omsorg om detaljerna.

Gestaltningssprogram

Göteborgs Stad har låtit ta fram ett gestaltningssprogram (White, 2018-06-19) för planområdet där syftet är att sätta ramar för utformningen av de offentliga rummen ovan mark.

Gestaltningssprogrammet ska ligga till grund för utformningen av de offentliga rummen och även de båda uppgångarna på Korsvägen så att en sammanhållen gestaltning uppnås. Element av gestaltningen kan även fortsätta ner i stationen.

Dokumentet redogör för underlag och utgångspunkter för utformning där alla brukargrupperns behov ska tillgodoses. Förutsättningarna och de viktigaste utmaningarna och potentialerna för Korsvägen definieras.

Det har konstateras att de kvalitéer som bör säkerställas på platsen är: den urbana karaktären, mänskliga vistelsekvalitéer, robusta miljöer över tid och självklara flöden. (Enligt kvalitetsprogram, se nedan.)

För mer information och detaljerade illustrationer, se gestaltningssprogrammet.

Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken

Ett kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken, järnvägstunnel och stationerna Centralen, Haga, Korsvägen har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret tillsammans med White arkitekter AB. Detta syftar till att vägleda arbetet med såväl detaljplaner som gestaltning och genomförande för de stadsrum där järnvägen möter staden.

Kvalitetsprogrammet är uppdelat i tre delar där första delen beskriver bakgrund och syfte. Del två fokuserar på övergripande ramverk med projektets syfte, stadsbyggnadsvision för mötet mellan staden och järnvägen, de fyra prioriterade kvaliteterna samt riktlinjer för utformning och organisering av stadsrummen. Del tre presenterar utvärderingsverktyget för hur kvaliteterna uppfylls i nuläget samt efter genomförandet av planförslaget. Utifrån resultatet av värderingarna tas det fram platsspecifika handlingsplaner hur befintliga kvaliteter ska bevaras samt hur kvaliteter som saknas kan tillföras.

Fortsatt arbete

Korsvägens komplexa sammansättning av flera historiska tidslager, dess rika blandning av trafik och olika typer av verksamheter kräver ett fortsatt gestaltningsarbete. Detta ska ske tillsammans i ett övergripande arbete där Göteborgs stad, Trafikverket och Västtrafik ingår.

Samarbetet ska garantera en samordnad utformning av hög kvalitet. Arbetet ska utgå från gestaltungsprogrammet.

I kommande bygglovsansökan ska det beskrivas på vilket sätt varje förslag uppfyller gestaltungsprinciperna i denna planbeskrivning samt hur förslaget förhåller sig till gestaltungsprogrammet. Gestaltungsprinciperna och gestaltungsprogrammet ska följas och särskilt bevakas vid upphandling av utformning, projektering och utförande samt vid val av material.

Teknisk försörjning

Ledningar

Inom planområdet finns befintliga allmänna ledningsstråk. Inför byggstart ska fastighetsägaren i samråd med ledningsägaren säkerställa att ledningar flyttas eller ersätts.

Trafikverket har utrett konsekvenserna av de ledningsomläggningar som behöver göras för att ge plats åt järnvägstunneln. Principiella lösningar har redovisats för varje ledningsslag. Syftet är att bibehålla befintlig ledningsfunktion och omlokalisera dagens ledningar med god funktionalitet. Alla ledningsägare har deltagit i arbetet som letts av Trafikverket.

Dagvatten

Inför samrådet arbetades en dagvattenutredning fram, gemensamt för alla Västlänkens stationer. Inför granskning har en dagvattenutredning med föroreningsberäkningar och förslag på rening och fördröjning av dagvatten tagits fram för Korsvägen (Kretslopp och vatten, 2017-08-01).

Dagvatten från delar av området leds idag till kombinerade avloppsledningar till Ryaverket och resten leds i separata dagvattenledningar till Mölndalsån. Efter planens genomförande kommer allt dagvatten från planområdet att ledas via dagvattenledningar till Mölndalsån.

För att uppnå reningskrav och stadens krav om fördröjning av 10 mm dagvatten per kvadratmeter hårdgjord yta föreslås ett antal olika lösningar på kvartersmark respektive allmän platsmark. För allmän platsmark redovisas tre olika alternativ, med olika för och nackdelar, som alla uppfyller stadens krav på rening och fördröjning. Den totala volymen som måste fördröjas för att uppnå fördröjningskravet inom området blir ca 300 m³.

Områdets dagvattensystem ska kunna hantera ett regn med 10-års statistisk återkomsttid för fylld ledning och 30-års återkomsttid med dämning till marknivå. Göteborgs stad tillämpar en klimatfaktor på 1,25 för att systemen ska kunna hantera kommande intensitetsökningar beroende på klimatförändringar. Dimensionerande flöden vid ett 10- respektive 30-årsregn blir ca 850 respektive ca 1250 l/s för hela området. Eftersom området redan i dagsläget är i stort sett helt hårdgjort ökar inte de hårdgjorda ytorna inom området.

Föroreningsberäkningar visar att halterna av de undersökta föroreningarna sjunker efter exploatering, eftersom den planerade trafiklösningen förväntas medföra en minskad mängd fordon. Med föreslagna reningsåtgärder uppnås Miljöförvaltningens och Kretslopp och vattnens krav för utsläpp till känslig recipient. Dessutom kan man räkna med en minskad bräddning av orenat spillvatten till recipienten Mölndalsån efter att man har kopplat bort dagvatten från en yta om ca 1 ha från det kombinerade nätet. Detta innebär att planområdet inte försämrar möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Dagvattnet från planområdet avleds till Mölndalsån som är ett markavvattningsföretag. De ökade flödena till Mölndalsån vid måttliga regntillfällen beror endast på att man separerar dagvatten från kombinerat system. Med föreslagna fördröjningslösningar blir förändringen försumbar, särskilt med avrinningsområdets storlek taget i beaktande.

Med, i utredningen, föreslagna dagvattenlösningar är det möjligt att genomföra detaljplanen som planerat och samtidigt följa stadens riktlinjer för fördröjning och rening av dagvatten. Det bedöms också möjligt att genomföra planen utan att negativt påverka miljö kvalitetsnormerna i recipienten Mölndalsån

Trafikverket utreder det dagvatten som rinner i tunneln och tråg samt andra typer av vatten som är nödvändiga för tunnelns drift, såsom spolvatten och avloppsvatten. Dessutom utreder Trafikverket vilka ledningsomläggningar som krävs när Västlänken byggs.

Avfallshantering och varuleveranser

Det finns regler kring avstånd mellan sopbil och avfallsutrymme liksom om vilken lutning och bredd som ska godkännas på dragväg vid hämtning av sopkärl som kommer behöva beaktas. Avfallsutrymmen ska placeras så att de är smidiga både för dem som ska lämna avfall och för dem som ska hämta och vara rejält tilltagna så att sortering i flera fraktioner är möjlig. Där avfallsfordon ska köra och angöra ska det vara 4,5 meter fri höjd till träd.

Hämtning av avfall från mittuppgången sker på den västra sidan av byggnaden genom att sopbil kör upp på torgytan. Hämtning av avfall från mellanplan sker via den östra uppgången. Angöring för sop- och leveransfordon sker i anslutning till östra uppgångens norra fasad.

Övriga åtgärder

Höga vattennivåer

Trafikverket har tagit fram dimensionerande vattennivåer för översvämningssäkring vid bland annat stationsentréer och andra öppningar till Västlänken. Scenarier över framtida klimatpåverkan på havsnivåer, flöden i vattendrag och extrem nederbörd har använts som underlag. Utgångspunkten är att Västlänken inte ska svämmas över under dess tekniska livslängd, vilket är 120 år. Västlänken ska från driftsättandet skyddas upp till en nivå, permanent skyddsnivå på +4,0. Dessutom förbereds åtgärder för att kunna skydda upp till en högre nivå, på +5,5.

För byggskedet och år 2100 är flödet i Mölndalsån styrande för skyddsnivåerna vid Station Korsvägen. För år 2150 kan konstateras att det är havet som är styrande för skyddsnivåerna vid samtliga stationer för Västlänken. Vad gäller nederbörd så har ett regn som motsvarar den regnvolym som föll över Köpenhamn den 2 juli 2011, cirka 150 mm på två timmar, använts som dimensionerande regn för Västlänken. Detta gäller för tunnelmynningar, stationer, service- och räddningstunnlar, ventilationsanläggningar, tråg och andra öppningar.

Alla delar av anläggningen eller anslutande delar, som till exempel nedfart till cykelgarage, ska klara skyddsnivåer antingen genom marknivåer eller integrerat skydd. Särskilt skydd vid skyfall kan också integreras i anläggningen. Då cykelnedfarten inte ingår i järnvägsplanen har planbestämmelse angående skydd mot skyfall införts i plankartan, lik bestämmelsen i järnvägsplanen.

Vid extrem nederbörd klarar befintligt dagvattensystem inte att avleda allt vatten, varför resterande nederbörd tvingas avledas ytledes, längs vägar etcetera. Norr om området vid Station Korsvägen finns ett låglänt område längs Skånegatan som vid extrem nederbörd idag kan bli instängt och orsaka översvämningar. Från Mölndalsvägen, via Korsvägen ner längs Örgrytevägen finns två ytliga vattenvägar vilka båda mynnar i Mölndalsån.

Ett omfattande utredningsarbete har genomförts för att ta fram en höjdsättning som innebär att skyfall, 100-årsregn, kan klaras, både med avseende på omgivningspåverkan och framkomlighet (Analys höjdsättning med avseende på översvämningsrisk, WSP, 2018-05-11). Ett genomförande av trafikförslaget, med nya hållplatslägen, större hållplatser, ett stort spårkryss samt krav på tillgänglighet, innebär att Korsvägen behöver höjas jämfört med idag. Höjning på Korsvägen innebär förändrade riktningar i ytvattenavrinning, samt mindre ytor för ytvatten att spridas över, vilket leder till ytterligare ökade översvämnningar på Skånegatan jämfört med idag. För att lösa detta kommer Skånegatan att sänkas i höjd med Scandinavium, vilket innebär att ytvattnet kommer rinna lättare ner via Skånegatan och Vallhallagatan till Mölndalsån.

Med den nya föreslagna höjdsättningen erhålls generellt en bättre situation jämfört med idag, i synnerhet på Skånegatan som förbättras avsevärt. Flertalet av portarna längs Skånegatan får betydligt lägre översvämningsrisk jämfört med idag. Dock försämras situationen ytterst marginellt för fyra portar närmast Korsvägen. Det handlar om mindre än en centimeter i skillnad i vattennivå jämfört med dagens situation, vilket är inom felmarginalen för beräkningsmodellen. Situationen för dessa portar kommer att förbättras med mindre åtgärder, såsom mindre förändringar i den lokala höjdsättningen eller ytterligare avledning genom att befintlig kapacitet ökas med en ny ledning eller omläggning av befintlig till större ledningsdimension. Detta hanteras i detaljprojekteringen.

Samtliga åtgärder är på allmän plats och kommer att genomföras och bekostas av kommunen. En genomförandestudie är framtagen av Trafikkontoret som i detalj beskriver kostnader och genomförande, där höjdsättning och åtgärder både inom och utom planområdet ingår. Genomförandestudien godkändes i Trafiknämnden 2018-06-20.

Höjdsättningen har förprojekterats och meddelats projekt Västlänken, och angivna höjder för allmän plats på plankartan har uppdaterats i enlighet med framtagen höjdsättning.

Översvämningssituationen på Skånegatan, som är en prioriterad utryckningsväg, förbättras avsevärt mot dagens situation med det nya höjdsättningsförslaget. Det innebär bättre framkomlighet jämfört med idag. Ytterligare avstämning har genomförts med Räddningstjänsten, som godkänner att utryckning vid översvämning på Skånegatan över framkomlighetskraven även i fortsättningen får ske via alternativa färdvägar, då Södra Vägen är relativt opåverkad.

Geotekniska åtgärder

Marken inom planområdet bedöms generellt vara relativt sättningsbenägen och all form av ökade markbelastningar, till exempel genom uppfyllnader, grundvattensänkning etcetera medför långtidsbundna sättningar. Källarvåningar måste utföras vattentäta för att undvika grundvattensänkningar vilket kan vara skadligt för närliggande befintliga byggnader och anläggningar.

Stationsanläggning och källarvåningar, ska utformas så att det inte uppstår portrycks- och grundvattenförändringar som kan leda till skada för byggnader och anläggningar. Av

samma skäl ska strömningsavskiljande fyllning användas vid återfyllning ovan och kring planerade underjordsanläggningar.

Nya byggnader och tyngre sättningskänsliga konstruktioner grundläggs lämpligen med pålgrundläggning. Någon form av utjämning rekommenderas vid övergångar mellan pålade konstruktioner och omgivande mark, vid exempelvis entréer eller inom trafikerade ytor, för att hantera stora sättningsdifferenser.

Grundvattenytan ligger nära markytan inom planområdet vilket innebär att planerade underjordsanläggningar blir utsatta för lyftkrafter på grund av vattentrycket. Vid detaljprojektering ska detta beaktas. Skyddsåtgärder för att undvika skadlig grundvattensänkning kan behövas, särskilt under byggskedet. Tillstånd för vattenverksamhet behöver erhållas från mark- och miljödomstolen före arbeten av större omfattning i anslutning till verksamheten påbörjas.

I samband med detaljprojektering och byggskede ska en byggnadsteknisk beskrivning upprättas där de geotekniska frågeställningarna noggrant beaktas. Vidare ska ett kontrollprogram med avseende på omgivningspåverkan upprättas som bland annat beskriver krav och uppföljning av grundvattennivåförändringar och rörelser i intilliggande fastigheter och anläggningar.

Vid planrådets östra gräns är bergsskärningen förstärkt och efter byggnation ska bergteknisk besiktning utföras för att kontrollera behov av eventuella förstärkningsåtgärder.

Utförda stabilitetsberäkningar¹⁹ för odränerad och kombinerad analys visar på en säkerhetsfaktor $FC=FKOMB=1,77$. Oavsett om marken klassificeras som Annan mark eller Befintlig bebyggelse och anläggning är stabiliteten tillfredställande för nuvarande förhållanden. Befintlig slänt kommer eller får enligt gällande detaljplan inte heller geometrisk förändras eller belastas (parkmark). Därmed är det inte heller aktuellt att införa några belastningsrestriktioner.

Radon

Berggrunden under Göteborg och längs Västlänkens sträckning består nästan uteslutande av lågradonförande bergarter så som gnejs. Lokala förekomster av stråk med högradonmark kan förekomma. Den radon som avgår till luft i tunnelsystemet bedöms kunna åtgärdas på ett sätt så att den tillgodoser satta luftföroreningskrav.

Nybyggnation av byggnader som medger stadigvarande vistelse inom detaljplanen ska utföras radonskyddade.

Markmiljö

Inför byggnation behöver en riskbedömning angående föroreningshalter och eventuella åtgärder göras i dialog med tillsynsmyndigheten.

För att kunna göra en bedömning av föroreningssituation, risker och de merkostnader som planerade anläggningsarbeten kan komma att innebära rekommenderas kompletterande provtagningar. Dessa provtagningar bör fokuseras till de delområden där schakt, utanför Västlänkens korridor, kommer att bli aktuellt.

¹⁹ Geoteknisk utredning för slänten vid Johannebergs landeri, Fastighetskontoret 2017-05-08

Undersökningen bör vara av en översiktlig karaktär och provpunkter samt analysomfattning anpassas till bedömd omfattning av kommande schaktarbeten. Syftet bör vara att kunna göra en preliminär klassning av, främst, de aktuella fyllnadsmassorna så att det går att bedöma behov av särskilt omhändertagande alternativt möjlighet för återanvändning av jordmassor.

En provtagningsplan bör upprättas vilken bör kommuniceras med tillsynsmyndigheten, miljöförvaltningen, innan fältundersökningarna genomförs. Inom ramen för upprättande av provtagningsplan bör hänsyn tas till de kemtvättar och den drivmedelsanläggning som funnits i närområdet så att analysen täcker potentiella föroreningar som bedöms kunna ha påverkan på det område där markarbeten avses utföras.

Luftmiljö

Planen medger två ventilationstorn från järnvägstunneln i enlighet med Järnvägsplan Västlänken och Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken. Det ena tornet kommer att vara 7 meter högt och placeras öster om detaljplaneområdet. Det andra tornet integreras i den nya byggnaden på östra sidan av Korsvägen.

Beräkningar och bedömningar har gjorts av partikelhalter (PM10) där ventilationsluft (frånluft) släpps ut. Detta sker vid frånluftsschakt, tunnelmynningarna och i viss mån via tryckutjämningschakt. Schakt för tilluft påverkar inte luftkvaliteten. Beräkningsresultaten visar att det lokala bidraget från ventilationsschakten är relativt litet och inte medför någon större förändring av luftkvaliteten eller risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna.

Elektromagnetiska fält

Trafikverket har hanterat elektromagnetiska fält utifrån försiktighetsprincipen och tagit fram projektspecifika krav. Beräkningar visar att det hälsorelaterade bör värdet på 0,2 μ T klaras längs hela sträckningen. Det tekniskt relaterade momentana toppvärdet överskrider vid ett antal verksamhetslokaler. Berörda lokaler, som Högskolan för scen och musik/Artisten, Lisebergsteatern, Lisebergshallen och Rondo, är samtliga lokaler med känsliga anläggningar, för vilka åtgärder kan vidtas innan järnvägstrafiken startar.

Buller

Korsvägen är idag en bullerutsatt plats i staden. Inom planområdet finns inga bostäder och inga nya föreslås. Däremot omges platsen av bostadskvarter.

För att se hur ljudnivåerna kommer att påverkas av den föreslagna detaljplanen har en trafikbullerutredning tagits fram²⁰. Bullernivåerna är idag höga inom området. Planförslaget medför att de ekvivalenta bullernivåerna kommer att minska eller vara desamma som idag inom stora delar av planområdet. Utanför planområdet på Södra vägen norr och söderut kommer de ekvivalenta bullernivåerna öka något, men vid fasad är huvudsakligen skillnaden mindre än 1 dBA.

Ur bullerhänseende är det små skillnader mellan nollalternativet och planalternativet. En skillnad är att det tillkommer en byggnad i den östra delen av planområdet som kommer bli exponerad för de relativt höga bullernivåerna från trafiken. Användningen här är dock inte bostadsändamål.

²⁰ Trafikbullerutredning, Detaljplan för Västlänken: Station Korsvägen med omgivning, 2015-02-06. Beräkningarna har reviderats 2017-04-12.

Som en åtgärd för att minska bullerstörningarna från spårvagnarna kan en ljudabsorberande markbeläggning som till exempel gräs, användas i spårområden där det är möjligt.

Stomljud och vibrationer

Inom planområdet finns risk för att stomljud och vibrationer uppkommer till följd av att tågtrafiken passerar i tunnel under mark. Åtgärder kommer att vidtas på tunnelns utformning i de delar där byggnation föreslås.

För stomljud gäller projektspecifika riktvärden, framtagna i samråd med Naturvårdsverket, länsstyrelsen och Göteborgs miljöförvaltning. Samtliga värden avser maximala ljudnivåer [slow].

- 25-30 dB(A) i konsertsalar, opera, ljudstudios och andra känsliga byggnader
- 30 dB(A) i bostäder, vårdlokaler, kyrkor och hotell
- 35 dB(A) i teatrar, skolor, bibliotek, konferenscentra
- 40 dB(A) i kontor och liknande utrymmen.

Kraven relateras även till Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus FoHMFS 2014:13, avseende ekvivalenta ljudtrycksnivåer beskrivna i tersband i nämnda författningssamling.

I planen finns en bestämmelse för störningsskydd. Denna innebär att maximal ljudnivå inomhus i kontor inte får överskrida 40 dB(A) på grund av stomljud från järnvägsanläggning inklusive järnvägstrafik i tunnel.

Kompensationsåtgärder

Göteborgs Stad ska enligt beslut i kommunfullmäktige arbeta med kompensationsåtgärder för att säkerställa göteborgarnas tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden. Kompensationsåtgärder innebär att natur- och rekreationsvärden som går förlorade genom exploatering ersätts genom åtgärder i närområdet i första hand. Dessa åtaganden är frivilliga åtgärder som kommunen eller exploatören åtar sig utöver vad som krävs enligt miljöbalken. En utvärdering av behovet av kompensationsåtgärder har gjorts i samråd med berörda kommunala förvaltningar.

Träden som berörs av genomförandet av detaljplanen innehar stora naturvärden vilka är beskrivna under avsnittet gröstruktur. För att minimera förlusten av de värden som påverkas har följande förslag tagits fram. Körsbärsträden i allén utmed Mölndalsvägen är bevuxna med både sällsynta och fridlysta lavar. Lindträden i allén utmed Södra Vägen är bevuxna med fridlysta lavar. Kärreken på Korsvägen är bevuxen med både sällsynta och fridlysta lavar. Samtliga av dessa träd ska flyttas till annan växtplats i staden där träden trivs och där lavarna bedöms överleva. Skulle det bedömas att något träd inte är möjligt att flytta, ska detta ersättas med nytt träd med en stamdiameter om minst 30 cm. Växtval för nyplantering av träd och växter ska ta årstidsväxling i beaktande. För berörda träd och alléer krävs separat biotopskyddsdispens från Länsstyrelsen. Separat dispens krävs även för träd med getlav.

För att även framöver ge besökare av platsen möjlighet att uppleva kopplingen mellan landeriparken och Liseberg har höjden på de nya stationsbyggnaderna begränsats och en öppning i bebyggelsekvarteret i öster föreslås. Detta mellanrum ska innehålla planteringar men tankar finns på att anlägga en trappa till Lisebergs park.

Lekplatsen som ligger i östra delen av planområdet riskerar att gå förlorad om Universeum i framtiden vill använda sin byggrätt i enlighet med gällande detaljplan. Värdet av lekplatsen bedöms viktig att bevara och en ersättningsplats kan möjliggöras inom eller i direkt anslutning till planområdet.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Allmän plats i form av gata och torg finns i detaljplanen. Detaljplanen föreskriver att Göteborgs Stad är huvudman för allmän plats och ansvarar för framtida drift och underhåll. För utbyggnad ansvarar dels Trafikverket och dels Göteborgs Stad.

Gränsdragningen för ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och Göteborgs Stad gällande återställande och utbyggnad av allmän plats regleras i genomförandeavtal.

Anläggningar inom kvartersmark

Trafikverket ansvarar för utbyggnad av järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar.

Västtrafik ansvarar för stationsbyggnaden i mitten av planområdet. Ansvarsfördelningen mellan Västtrafik och Trafikverket studeras vidare i planarbetet och säkerställs innan genomförandet av detaljplanen.

Huvudinriktningen är att Lisebergs AB ska ansvara för byggrätten i östra delen av planområdet. Ansvarsfördelningen mellan Lisebergs AB och Trafikverket studeras vidare i projektering och ett separat avtal kommer tecknas gällande ansvarsfördelningen.

Göteborgs Energi AB ansvarar för flytt av naturgasstation samt transformatorstation vid korsningen Eklandagatan/Södra vägen.

Anläggningar utanför planområdet

Flera detaljplaner görs för Västlänken. Den framtida järnvägsanläggningen ligger dels inom Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt med mera och dels inom Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal. Järnvägsanläggningen finansieras genom Västsvenska paketet.

Detaljplaner görs också för de planerade stationerna vid Centralen och Haga.

Drift och förvaltning

Trafikverket ansvarar för drift och förvaltning av järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar. Göteborgs Stad genom trafikkontoret ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats för gata och torg. Respektive fastighetsägare/tomträtthavare ansvarar för drift och förvaltning inom kvartersmark. Respektive ledningsägare ansvarar för sina tekniska anläggningar.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Detaljplanen medför en rättighet och skyldighet för kommunen att lösa in mark utgörande allmän plats. Berörda fastigheter framgår av fastighetsrättsliga konsekvenser. Mark som är

utlagd som allmän plats överförs till angränsande kommunala fastigheter och förutsätts ske utan ersättning för de fastigheter som erhåller byggrätter enligt detaljplanen. Avtal kommer att tecknas med berörda fastighetsägare.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen.

3D-fastighetsbildning görs för den nya järnvägstunneln och underjordiska stationen. I denna kan bland annat följande komma att inkluderas:

- Ventilations- och serviceschakt.
- Underjordiska volymer för resenärer och järnvägsdriften, till exempel spårtunnlar, plattformar, teknikutrymmen, samt vertikala och horisontella transporter.
- Skyddszon runt tunnelarna för att hindra schaktning, borrhning, pålning och andra åtgärder som kan skada dem.

Delar som inte kommer att ingå i järnvägstunnelfastigheten, men som kommer att tillhöra denna kan komma att säkerställas genom bildande av servitut för uppstickande delar ovan mark. Den detaljerade avgränsningen av vad som ska ingå i järnvägstunnelfastigheten studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

En 3D-fastighet kan även bildas för mellanplanet ovanför den underjordiska stationen. I mellanplanet kommer det bland annat finnas lokaler för butiker och cykelparkering.

Nya fastigheter bildas för stationsuppgångarna i mitten av planområdet samt i nordöstra hörnet av planområdet.

3D-fastighetsbildning kan även komma att ske för nya stationsfastigheter i mitten av planområdet samt i nordöstra hörnet av planområdet.

3D-fastighetsbildning förbereds för den nya järnvägstunneln och underjordiska stationen. Fastighetsbildningen sker med stöd av järnvägsplanen avseende tunneln och uppgångarna.

Flera fastighetsregleringar krävs för genomförandet av detaljplanen, se avsnittet Fastighetsrättsliga konsekvenser för privata fastighetsägare.

Före beviljande av bygglov för byggnader, ventilationsschakt och tekniska anläggningar ska erforderlig fastighetsbildning av dessa vara genomförd. Underjordiska uppgångar inklusive hissar och rulltrappor är anmälningspliktiga. Anmälan görs i samband med bygglovsansökan.

Gemensamhetsanläggningar

Befintlig gemensamhetsanläggning Heden GA:18 som avser gemensamma gångytor, dagvattensystem, plantering med mera för fastigheterna Heden 40:7, 40:42, 705:24 och tomträtten till Heden 40:38 kommer att omprövas eftersom ytan minskas.

Befintlig gemensamhetsanläggning Heden GA:19 som avser transportväg för Heden 40:42 och tomträtten till Heden 40:38 kommer att omprövas för dess anläggningsområde. Eventuellt kan Trafikverkets järnvägstunnelfastighet ingå i Heden GA:19 för att kunna nå tryckutjämningschakt och ventilationstorn.

Gemensamhetsanläggningar kan komma att bildas för funktioner som ska vara gemensamma för Trafikverkets järnvägstunnelfastighet samt fastigheten för mellanplanet och uppgångarna.

Gemensamhetsanläggningar kan komma att bildas för funktioner som ska vara gemensamma för stationsuppgångsbyggnaderna och mellanplanet som till exempel entréfunktioner, lasthantering för verksamheter.

Servitut

Servitut för resenärspassage kan komma att bildas om stationsuppgång kommer upp inom kvartersmark. Härskande fastighet blir Trafikverkets järnvägstunnelfastighet och tjänande fastighet blir respektive stationsbyggnadsfastighet.

Servitut kan komma att bildas ovanför järnvägstunnelfastigheten på grund av restriktioner för markanvändningen. Härskande fastighet blir Trafikverkets järnvägstunnelfastighet och tjänande fastigheter blir de fastigheter som ligger ovanför järnvägstunneln.

Servitut för lanterniner, ventilations- och serviceschakt samt för uppgång på allmän platsmark kan komma att bildas.

Rättighet för teknisk anläggning kan komma att bildas inom kvartersmark.

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

Ledningsrätt

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge.

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandeaftalet att exploatören utan ersättning ska upplåta ledningsrätt för erforderliga ledningar och nätstationer inom kvartersmark till förmån för kommunen, kommunala bolag och privata ledningsägare.

Ledningsägare är dock skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

Inom områden som på plankartan markerats med **E** kan tekniska anläggningar placeras. Dessa kan säkerställas med ledningsrätt alternativt avstyckas till egna fastigheter.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Trafikverket ansöker om fastighetsbildning för järnvägsanläggningen och rättigheter som ska bildas för denna. Kommunen ansöker om fastighetsbildning för kvartersmarken som berör stationsuppgångarna och den allmänna platsmarken. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i genomförandeaftalet mellan kommunen och Trafikverket. Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter.

Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för eventuell 3D-fastighetbildning, servitut och eventuella gemensamhetsanläggningar med anledning av stationsuppgång i nordöstra hörnet av planområdet regleras i avtal mellan Lisebergs AB, Trafikverket och Göteborgs Stad.

Fastighetsrättsliga konsekvenser för privata fastighetsägare

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Heden 34:16	Erhåller mark från Heden 705:24.	Avstår mark till Heden 705:24.	Kvartersmark för centrumändamål. Allmän plats "Gata".
Heden 40:1	Erhåller mark från Heden 40:38, Heden 40:42 samt Heden 705:24	Del av fastigheten regleras genom 3D-fastighetsbildning till den nya tunnel-fastigheten. Avstår mark till Heden 705:24.	Kvartersmark för centrumändamål. Marken behövs för Västlänkens östra uppgång, kommande byggnation samt för järnvägstunneln. Allmän plats "Torg".
Heden 40:38		Del av fastigheten regleras genom 3D-fastighetsbildning till den nya tunnel-fastigheten. Del av fastigheten regleras till Heden 40:1.	Kvartersmark för centrumändamål. Marken behövs för Västlänkens östra uppgång, kommande byggnation samt för järnvägstunneln.
Heden 40:42		Del av fastigheten regleras genom 3D-fastighetsbildning till den nya tunnel-fastigheten. Delar av fastigheten kommer att regleras till Heden 40:1 och Heden 705:24.	Kvartersmark för bl.a. centrumändamål samt Allmän plats "Torg" och "Gata". Marken behövs för Västlänkens östra uppgång, kommande byggnation samt för järnvägstunneln.

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Kommunen upplåter fastigheten Heden 40:38 med tomträtt till Liseberg AB. Fastigheten berörs av Trafikverkets järnvägstunnel både tillfälligt och permanent. Fastigheten kommer att förändras vilket medför att tomträttsområdet behöver justeras till nya fastighetsgränser.

Kommunen upplåter fastigheten Heden 40:42 med tomträtt till Universeum AB. Fastigheten berörs av Trafikverkets järnvägstunnel både tillfälligt och permanent. Fastigheten kommer att förändras vilket medför att tomträttsområdet behöver justeras till nya fastighetsgränser.

Göteborgs Energi Nät AB har två arrendeavtal för transformatorstation samt gas inom Göteborgs Stads fastighet Lorensberg 706:41. Avtalen kommer att sägas upp.

Västtrafik har ett arrendeavtal för servicebyggnaden. Avtalet kommer att sägas upp.

Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län är tecknat mellan Västra Götalandsregionen och berörda kommuner. Avtalet reglerar bland annat fortsatt utveckling, fakturering och ansvarsfördelningen mellan parterna gällande anläggningar och infrastruktur.

Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige, fortsättningsvis benämnt Medfinansieringsavtalet, är tecknat mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund.

Avtal om genomförande av Block 1 med tillägg till avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige, fortsättningsvis benämnt Blockavtal 1, är tecknat mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund. Blockavtal 1 reglerar organisation för Västsvenska paketet samt finansiering för kostnadsökning som bedömts uppkomma sedan Medfinansieringsavtalet tecknades.

Avtal om genomförande av Block 2 samt om förlängning av avtal om genomförande av Block 1 med mera, fortsättningsvis benämnt Blockavtal 2, är tecknat mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund. Blockavtal 2 reglerar organisation för Västsvenska paketet med fokus på projekt som genomförs eller påbörjas under perioden 2014-2016.

Paraplyavtal om genomförande av Västsvenska paketet har beslutats av kommunfullmäktige 2017-02-23. Parter i avtalet är Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund. De infrastrukturåtgärder som planeras att genomföras inom ramen för Västsvenska paketet och som efter Block 1 och Block 2 återstår att reglera genomförandet av, befinner sig i olika skeden och har olika planerade påbörjande- och genomförandetider. För att skapa enhetlighet och tydlighet har ett paraplyavtal tagits fram med övergripande bestämmelser för färdigställandet av Västsvenska paketet. Avtalet behåller huvuddelen av de övergripande bestämmelserna i tidigare blockavtal, med vissa justeringar och förtydliganden som en följd av erfarenheter och synpunkter från arbetet inom Västsvenska paketet.

Projektavtal för de konkreta projekten som reglerar innehåll, kostnader, finansiering och genomförandetid för kommande åtgärder kommer istället att behöva ingås successivt under kommande år.

Genomförandavtal för Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt med mera samt Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal har tecknats mellan Göteborgs Stad och Trafikverket angående genomförande av dessa detaljplaner. Genomförandavtalet reglerar även delvis åtgärder som görs med stöd av detaljplanen för Station Korsvägen.

Avtal har tecknats mellan Trafikverket och Göteborgs Stad angående markundersökningar som behöver göras innan byggnation.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Trafikverket

Separat genomförandeavtal för Station Korsvägen kommer att tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket inklusive möjlighet till framtida gångtunnel till Svenska Mässan.

Överenskommelse om fastighetsbildning med mera ska tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket.

Avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom fastighetskontoret, angående nyttjanderätter för arbetsområden på kommunägd kvartersmark.

Avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom trafikkontoret, angående nyttjanderätter för arbetsområden på icke-offentlig allmän plats. Arbetsområden på offentliga allmänna platser får Trafikverket däremot tillgång till genom att begära tillstånd hos polisen. Trafikkontoret har då vetorätt mot polisens beslut och har också rätt att ta ut en avgift.

Ytor för räddningstjänstens typfordon ska regleras i en överenskommelse mellan Trafikverket och Göteborgs Stad genom Trafikkontoret.

Avtal mellan Göteborgs Stad, Västtrafik och Trafikverket

Avtal kommer att tecknas mellan Göteborgs Stad, Västtrafik och Trafikverket angående ansvar för och ägande av olika delar av den blivande stationen.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Västtrafik

Köpeavtal kommer att tecknas mellan Göteborgs Stad och Västtrafik gällande ny hållplatsbyggnadsfastighet i mitten av planområdet.

Avtal mellan Trafikverket och Lisebergs AB/Göteborgs Stad

Avtal kan komma att tecknas mellan Trafikverket och Lisebergs AB alternativt Göteborgs Stad gällande fastighetsbildning, byggnation med mera inom den fastighet som bildas för den östra byggrätten inom planområdet.

Avtal mellan Trafikverket och Universeum AB

Avtal kan komma att tecknas mellan Trafikverket och Universeum AB gällande en eventuell uppgång.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Liseberg AB

Avtal kan komma att tecknas mellan Göteborgs Stad och Liseberg AB gällande fastighetsbildning med mera.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Svenska Mässan

Avtal kommer att tecknas mellan Göteborgs Stad och Svenska Mässan gällande fastighetsbildning med mera.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Universeum AB

Avtal kan komma att tecknas mellan Göteborgs Stad och Universeum AB gällande fastighetsbildning med mera.

Avtal mellan ledningsägare och Trafikverket

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med Trafikverket avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Avtal avseende omläggning av ledningar ska tecknas mellan ledningsägaren och Trafikverket. Överenskommelsen kring kostnader och utförande som finns i Blockavtal 1 ska ligga till grund för sådana avtal.

Avtal mellan ledningsägare och Göteborgs Stad

Inom kommunägda fastigheter kan finnas ledningar som omfattas av markupplåtelseavtal mellan Göteborg Stad och Göteborg Energi som reglerar Göteborg Energikoncernens ledningar inklusive tillbehör i Göteborgs Stad.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och kommunen/exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Dispenser och tillstånd

Ansökan om vattenverksamhet krävs för grundvattenpåverkan längs med hela järnvägstunneln. Trafikverket ansvarar för ansökan om vattendom hos Miljödomstolen.

Göteborgs Stad har gjort en naturmiljöutredning för hela Västlänkens sträckning. Biotopskydd kan eventuellt bli aktuellt för vissa djur- och växtarter. Dispens från fridlysningsföreskrifter (artskyddsförordningen) kan bli aktuell för vissa djur- och växtarter.

Tidplan

För detaljplanen Station Korsvägen gäller nedanstående tidplan:

Samråd: genomfördes 16 april – 17 maj 2016

Granskning: genomfördes 23 augusti – 13 september 2017

Antagande: första kvartalet 2019

Om planen inte överklagas vinner den laga kraft cirka fem veckor efter antagande.

Byggstart järnvägstunneln Västlänken: maj 2018

Förväntad byggstart knutpunkt Korsvägen ovan mark: 2024

Förväntat färdigställande: 2026

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram ny plan eller ändrar gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är 5 (fem) år från det datum då planen vunnit laga kraft för områden märkt med **a1** på plankartan.

Genomförandetiden är 10 (tio) år från det datum då planen vunnit laga kraft för resterande del av planområdet.

Överväganden och konsekvenser

Både Göteborgs Stad och Trafikverket utreder Västlänkens konsekvenser.

Göteborgs Stad har bedömt att genomförande av detaljplanerna för Västlänken kan medföra betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) därför ska ingå som en del av planhandlingarna. Ett flertal utredningar ligger till grund för detaljplanen och för bedömningarna som görs i MKB:n. Stadens fokus ligger på att utreda konsekvenserna av Västlänken, ur olika perspektiv, från det att Västlänken är i drift.

Trafikverket tar också fram utredningar och en MKB för järnvägsplanen. Trafikverkets fokus ligger, beroende på vilket utredningsområde det handlar om, på att utreda både konsekvenserna under tiden då Västlänken byggs samt konsekvenserna när tågtunneln har tagits i drift.

I vissa fall grundas detaljplanernas MKB även på underlag från Trafikverkets utredningar. Här följer en sammanfattning av de utredningar som har betydelse för planarbetet och för Göteborgs Stads MKB.

Konsekvenser av nollalternativet

Nollalternativet är ett referensalternativ för att bedöma detaljplanens föreslagna markanvändning med avseende på miljöeffekter och konsekvenser. Nollalternativet beskriver miljöns sannolika utveckling i området om Västlänken inte genomförs. Syftet med nollalternativet är att skapa en referensram som gör det lättare att särskilja konsekvenser som uppstår vid anläggandet av Västlänken och dess Station Korsvägen från konsekvenser som beror på regionens och stadens utveckling i övrigt.

Göteborg kommer inte att bli ett lika lättillgängligt regionscentrum som om Västlänken byggs. Människor kommer i högre utsträckning att välja eller vara tvungna att resa med bil och buss istället för tåg, vilket medför ökade ytanspråk och högre miljöbelastning. Göteborg kommer då inte att kunna erbjuda en lika attraktiv och tät stadsmiljö som staden avser i Översiktplan Göteborg och Visionen Älvstaden.

Utbyggnadstakten och intresset för att bygga i Göteborg och hela regionen kommer då att minska. Enligt översiktsplanens utpekade områden benämnda kärnan och mellanstaden, bedöms målen om ny bebyggelse inte nås till år 2030 utan Västlänken. Sammantaget bedöms det endast ha byggts cirka 40 000 arbetsplatser och 30 000 bostäder här till år 2030 om inte Västlänken byggs (istället för som planerat cirka 50 000 arbetsplatser och 40 000 bostäder).

Utan Västlänken kommer de regionala kollektivtrafikresorna att fortsätta ha Centralstationen som ett starkt nav. Byten till lokala kollektiva färdmedel kommer därför fortsätta att vara koncentrerade till Centralstationen.

Nollalternativet är således hämmande och medför negativa konsekvenser för den regionala utvecklingen och miljön. Eftersom det får stort genomslag i både staden och regionens strategiska arbete bedöms de negativa effekterna som mycket stora.

Förutsättningarna för Nollalternativet utgörs för övrigt av gällande detaljplaner och en framskrivning av vad som bedöms som en möjlig utveckling inom ramen för dessa detaljplaner.

Korsvägen skulle även utan Västlänken vara en viktig kollektivtrafikknutpunkt i staden. Platsen skulle behöva utvecklas utifrån gällande strategier för kollektivtrafik, cykel- och biltrafik, med de ytanspråk som detta skulle medföra.

Konsekvenser av planförslaget

Trafik och parkering

Trafikförslaget för framtidens Korsvägen utgår från de övergripande planer som ges uttryck för i gällande Trafikstrategi, där ett huvudmål är att fokusera på attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv. Trafikförslaget bidrar också till att uppfylla de effektmål för trafiken år 2035 som Trafikstrategin slår fast. Dessa är i sin tur baserade på den generella målsättningen för Göteborgs Stad, om en fördubbling av antalet gång-, cykel- och kollektivresor i förhållande till 2011 års nivå, samt en minskning av antalet bilresor under samma period med en fjärdedel.

Korsvägen 2035 är en viktig pusselbit i stadens utveckling mot en livskraftig, långsiktigt hållbar stad, där sociala, ekonomiska och miljömässiga värden är i balans. Områdets trafiklösning stödjer de mål Stadsutvecklingsprogrammet för Korsvägen identifierar, genom att:

- knyta ihop innerstaden med Örgryte och Gårda och minska det mentala avståndet, för att på så sätt skapa bättre rum för vardagsliv.
- möjliggöra fortsatt expansion för Korsvägens verksamheter inom sina områden och skapa goda förutsättningar för gemensamma kontaktytor för lärande, upplevelser och möten.
- utveckla trygga, inbjudande och logiska samband i markplan, där fokus på exempelvis Örgrytevägen går från bildominerad infart till utpräglad gång- och cykelstråk.

För ytterligare beskrivning av konsekvenser avseende trafik och parkering, se även PM Trafik del 1 – Trafikförslag för Korsvägen och PM Trafik del 2 – Systemanalyser och kapacitetsberäkningar för Korsvägen, 2017-03-27.

Gång- och cykeltrafik

Trafikförslaget förväntas ge en god trafikmiljö för fotgängare och cyklister. Generösa gång- och cykelbanor såsom trafikförslaget anger, kommer att höja de oskyddade trafikanternas ”status” i trafikmiljön på Korsvägen. Dubbelriktade cykelbanor möjliggör gena och snabba förbindelser i alla riktningar, utan onödiga omvägar. Cykelbanorna kommer att ges en naturligare koppling till det övriga cykelvägnätet jämfört med idag, vilket är positivt för både trafiksäkerhet och framkomlighet.

Sänkt hastighet för bilister och minskad fordonstrafik bör ge en ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet för oskyddade trafikanter över lag. Dock kommer antalet fotgängare och cyklister på platsen att vara avsevärt större jämfört med idag, vilket gör det svårt att sja om antalet olyckor i framtiden.

Kollektivtrafik

Den nya utformningen av Korsvägen ger goda förutsättningar för ökat kollektivtrafikresande, vilket bidrar till målet om en ökad kollektivtrafikandel. De minskade biltrafikflödena

medför att kapaciteten beräknas bli tillräcklig för de ökade kollektivtrafikflödena fram till år 2035.

De två stora samlade hållplatsområdena förväntas ge hög kapacitet för den framtida trafikeringsringen. Genom att hållplatserna i nordsydlig riktning ligger tillsammans blir flexibiliteten maximal i fråga om att kunna trafikera effektivt.

Bytesytan som kommer att ligga mellan hållplatsområdena och i direkt anslutning till Västlänkens östra entré, ger förutsättningar för platsen ska bli överskådlig och lättorienterad för resenärerna och för att resenärerna ska kunna göra snabba byten. Förutsättningar finns även för tillhandahållande av en god resenärsservice i anslutning till de båda stationsuppgångarna och på mellanplanet.

Genomförda kapacitetsanalyser visar att det främst blir mängden gående och cyklister på Korsvägen som generellt kommer att påverka framkomligheten för kollektivtrafiken. I högt trafik när det blir stora mängder kollektivfordon på Korsvägen, uppstår det också en viss störning dem emellan.

Biltrafik

Föreliggande trafikförslag kommer att medföra att kapaciteten för biltrafik i Korsvägen kommer att begränsas, vilket är i linje med stadens inriktning. Detta innebär att omkring hälften av den biltrafik som passerar platsen idag behöver förändra sitt resmönster på sikt. Bilister som använder Korsvägen som infart till andra målpunkter i staden bör undvika platsen helt och hållet och söka sig andra vägar.

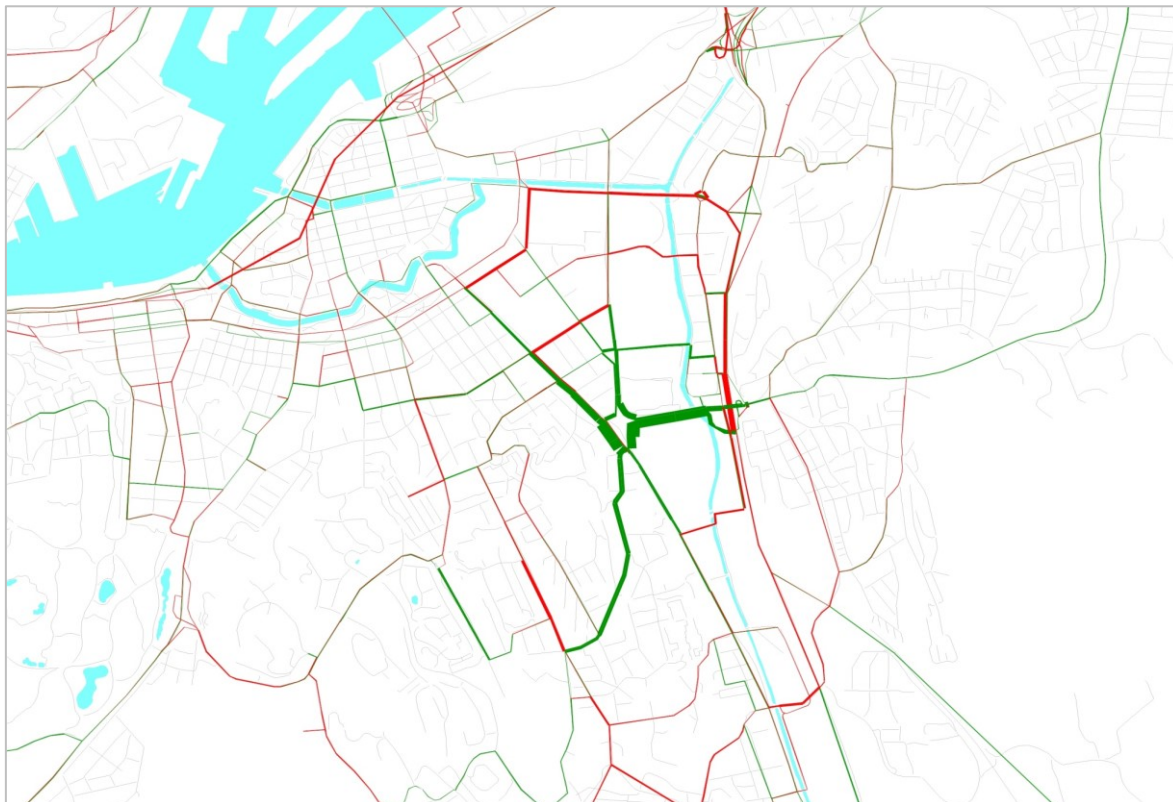
Sammantaget innebär trafiklösningen att tillgängligheten för biltrafik på Korsvägen blir god, eftersom alla adresser kan nås. Framkomligheten, om man ser till biltrafikens hastighet, blir däremot begränsad i förhållande till idag eftersom det kommer att ta generellt längre tid att passera med bil genom Korsvägen. Särskilt i vissa körrelationer som är kortare än en kilometer kommer det att vara mindre lockande att välja bil än idag. Relativt sett blir det därmed mer attraktivt att istället välja att till exempel cykla eller gå kortare sträckor, men för den som av olika anledningar ändå måste eller vill ta bilen, blir det alltså fullt möjligt också efter ombyggnaden.

I många körrelationer till och från E6 innebär den nya lösningen att det går snabbare att välja helt andra vägar, utan att alls passera genom Korsvägen. Genomförda systemanalyser visar att de bilister som tar en annan väg kommer att fördela sig på ett flertal olika gator. Hur man väljer körväg kommer också att skilja mellan högt trafik och lågt trafik, eftersom det blir relativt enkelt att passera genom Korsvägen i lågt trafik men svårare i högt trafik.

Nedanstående figur visar hur 2013-års trafik skulle fördela sig på det övriga vägnätet om man tvingade fram en kraftig strypning av biltrafiken i Korsvägen idag. Grönt står för minskning och rött för ökning av biltrafiken.

Figuren ska tolkas grovt och är inte relevant i sina detaljer. Det man säkert kan utläsa är att det blir smärre förändringar av trafiken på många gator. Mest märkbar blir skillnaden kring Korsvägen där gatorna får tydliga trafikminskningar. Ökningarna blir utspridda i systemet, och tydligast ökning blir det på E6:an, Ullevigatan och i Allén. Övriga gator är mer osäkra och hänger samman med lokal detaljutformning av gatusystemet. Biltrafikens utbredning är starkt kopplad till hur man vill organisera Heden och andra större centrala parkeringar för framtiden, där antal parkeringar, in- och utfarternas lokalisering och körvägarna dit blir betydelsefulla.

Notera att de generella trafikminskningar som blir av en omställning inte har beaktats i redovisningen. Omställningen innebär inte bara att bilister väljer andra körvägar, utan en del bilister byter också till annat färdmedel som plötsligt kan framstå som ett bättre alternativ. Ytterligare andra kan välja att köra vid en annan tidpunkt än i rusningstrafiken eller samordna sitt resande på olika sätt. Effekten blir ett totalt minskat bilresande och en större andel alternativa färsätt, vilket alltså inte finns med i figuren.



Biltrafikens omfördelning på vägnätet av en tänkt strypning i Korsvägen om den gjordes idag (2013). Rött visar vilka vägar bilisterna väljer när de inte längre kan köra genom Korsvägen. Grönt visar vilka vägar som avlastas från biltrafik vid förändringen. Notera att trafikminskningar på stadens gator med anledning av en "omställning" inte har beaktats i redovisningen.

Parkering och angöring

Behovet av cykelparkeringar på Korsvägen kommer att vara väsentligt större än idag vilket trafikförslaget tar hänsyn till. Detaljplanen möjliggör cykelparkering under och över mark.

Trafikförslaget säkerställer att samtliga adresser går att angöra för kortare stopp samt att det finns bilparkeringar i en omfattning som motsvarar ett framtida lägre bilinnehav. Detaljplanen möjliggör denna typ av parkering och angöring.

Service-, utrycknings- och underhållstrafik

Detaljplanen medger en god tillgänglighet för nyttotrafiken. Planen möjliggör angöring till samtliga entréer på och kring platsen.

Utryckningstrafiken kommer att kunna ta sig genom Korsvägen på ett smidigt sätt till exempel via kollektivtrafikens separata körfält, vilket ger mycket gena förbindelser i alla riktningar över Korsvägen. Korsvägens torgytor kommer att ges generösa mått som möjliggör effektivitet för räddningstjänstens fordon, både för insatser på Korsvägen och när man behöver passera genom platsen.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Sammanhållen stad

Utöver de rent fysiska förändringarna som planförslaget innebär får det också konsekvenser för de berörda platsernas funktion och innehåll. Med en ny pendelstågstation för Västlänken förstärks Korsvägens roll som knutpunkt i kollektivtrafiksätet. Planområdet och närliggande målpunkter, befintliga och planerade, blir mer tillgängliga både för stadens invånare och för besökare och pendlare.

Generellt sett ligger föreslagna uppgångar väl till i förhållande till viktiga stråk och besöksmål. Kopplingen mot Liseberg och södra evenemangsstråket är särskilt god, där östra uppgången knyter an direkt till gångstråken. Uppgångar mot Mölndal och Johanneberg saknas. Utan uppgångar i dessa lägen ökar behovet för resenärer att korsa körfält och spårvagnsspår för att kunna ta sig vidare.

De nya byggrätterna bidrar till en mer sammanhållen bebyggelse och ett minskat glapp mellan kvartersstaden och evenemangsstaden. Genom att Korsvägen får en tydligare och mer stadsmässig rumsbildning stärks också stråken förbi platsen.

Med ökade rörelseflöden och fler resenärer stärks kraven på gena och tydliga kopplingar liksom på kvalitativa vistelsezoner. För att förbättra situationen föreslår detaljplanen en omfördelning av trafikytorna som begränsar bilarnas framkomlighet till förmån för gående, cyklister och kollektivtrafik. Trafiklösningen skapar också mer yta för vistelse. Samtidigt kan omorganiseringen, i kombination med den förväntade ökningen av turtätheten i buss- och spårvagnstrafiken, förstärka barriäreffekten i vissa korsningspunkter. Mindre biltrafik lokalt kan också medföra ökad trafik på andra platser i staden eftersom bilisterna tvingas välja alternativa vägar.

Sammantaget kommer Korsvägen trots föreslagna åtgärder att vara en plats med många korsande stråk som begränsar framkomligheten. Platsens öppna karaktär kan till viss del kompensera för de fysiska barriärerna genom att ge god överblickbarhet som underlättar orienterbarheten. Tydligheten i kopplingar och stråk är dock något som man behöver arbeta vidare med i samband med gestaltning av platsen.

Samspel

I och med att det blir fler resenärer på Korsvägen ökar behovet av attraktiva vistelsezoner. Med den trafiklösning som föreslås i planen minskar den totala andelen trafikyta medan andelen vistelseyta ökar. En positiv konsekvens av planen är med andra ord att biltrafiken tonas ner till förmån för vistelse.

Genom en omorganisering av bil- och spårvagnstrafiken ger detaljplanen möjlighet för nya platsbildningar vid Korsvägen. Den triangulära platsen mitt på Korsvägen ger möjlighet för aktiva och levande vistelsezoner för kortare uppehåll, i samband med byte eller väntan. Dock är de mindre lämpliga för längre vistelse, vila eller lek med tanke på den stora mängd trafik och rörelse som kommer att förekomma här.

Nya platsbildningar möjliggörs också längs med Korsvägens kanter. Dessa ytor kan användas till uteserveringar eller andra inslag som uppmuntrar till vistelse. Med ett strategiskt läge intill resecentrum har den östra ytan potential att bli en välanvänd mötesplats. Även här begränsas vistelsepotentialen till viss del av ytans begränsade storlek och den intensiva trafiken. Därför är det särskilt viktigt att skapa en attraktiv utformning med stor hänsyn till solförhållanden, rumsbildning och trygghet. För att skapa kontrast till den storskalighet som råder på platsen vore det positivt med en mer småskalig rumsbildning.

Planförslaget möjliggör i första hand vistelserum med en aktiv karaktär. Därtill behöver det finnas rum med lugnare karaktär för de som söker vila och avkoppling. Parken vid landeriet har potential att fylla en sådan funktion, även om den ligger utanför planområdets gräns. Trots de många målpunkterna runt omkring Korsvägen som riktar sig till barn är platsen i sig inte särskilt barnvänlig. Undantaget är lekplatsen utanför Universeum som är mycket populär.

Sammanfattningsvis ger detaljplanen möjlighet för flera nya platsbildningar, dock med relativt fragmenterad karaktär.

Vardagsliv

Västlänkens pendeltågstation medför en ökning av antalet människor som passerar platsen i sin vardag. Pendeltågstationen påverkar i första hand det rörliga vardagslivet, det vill säga hur många som reser till och från platsen. Med fler människor i omlopp ökar dock sannolikt också människors tendens att vistas på eller uträtta vardagssysslor på platsen, exempelvis inköp eller restaurangbesök.

Den nya byggrätten i planområdets östra del skapar möjlighet för en utökning av vardagsfunktionerna i planområdet. Det ger i sin tur ett rikare och mer varierat vardagsliv. Med tanke på att tyngdpunkten idag ligger på evenemangslivet vore ett tillskott av vardagsfunktioner positivt för platsen. En bättre balans mellan vardagsliv och nöjesliv skapar inte bara ett jämnare flöde av människor, det ökar också chanserna för att platsen ska kännas levande och trygg under olika tider på dygnet. Vidare ger den nya bebyggelsen möjlighet för fler aktiva fasader, det vill säga fasader med fönster och entréer utåt gatan. I kombination med ett ökat antal vardagsbesökare bidrar dessa fasader till ökad trygghet, i synnerhet under tidpunkter då det inte pågår stora evenemang i området. Av samma anledning bör möjligheten att etablera någon form av resenärsservice i mittuppgången utnyttjas, något som planen medger. En kiosk eller ett café i det här läget minskar också resenärernas behov av att korsa vägar och spår för att få tillgång till service.

För många medborgare kan planförslaget ge positiva konsekvenser ur ett vardagslivsperspektiv. För boende som reser och pendlar kan Station Korsvägen bli en tillgång som underlättar resandet. På liknande sätt blir det enklare och mer tidseffektivt för tillresande att ta sig till arbetsplatser och målpunkter i stationens närområde.

Västlänken bedöms underlätta för både resor kopplade till hemarbete och för arbetspendling och därmed bidra till jämställdheten, oavsett om det är kvinnor eller män som gör dessa resor. I jämförelse med idag gynnas kvinnor som grupp, av att det blir enklare att resa kollektivt, eftersom de inte har tillgång till bil i lika stor utsträckning som män, även om hushållet har bil.

Västlänken kommer att stärka möjligheterna för olika grupper att resa och mötas vilket gynnar samspel och integration. Samtidigt kan boendesegregationen förstärkas om boendekostnaderna ökar i centrala Göteborg. De nya stationerna kommer troligen att bidra till utveckling av verksamheter och förtätning av bostäder i närområdet, vilket koncentrerar resurser till de centrala stadsdelarna.

Samtidigt finns det en stor grupp människor som inte kommer nyttja Västlänken i sin vardag och därför inte gynnas av etableringen. Indirekt kan stationen dock komma att beröra en bredare grupp i och med att det blir fler människor i omlopp. Två grupper bör nämnas i detta sammanhang – de som bor och de som driver verksamhet i närområdet. Ökad tillgänglighet och ett större besöksunderlag kan i sin tur bidra till ökad attraktionskraft, dels för

företag- och verksamhetsetablering men också för inflyttning. På kort sikt kan dagens näringsidkare gynnas i och med att kundunderlaget ökar. I förlängningen finns dock en risk att en sådan utveckling indirekt bidrar till stigande fastighetspriser och lokalhyror.

Utifrån ett boendeperspektiv kan stationens indirekta konsekvenser innebära både för- och nackdelar. En utökning av den kommersiella servicen med fler restauranger och butiker kan ge fler aktiva fasader som bidrar till trygghetsupplevelsen i området. Samtidigt kan utökningen medföra en högre grad av störningar i form av buller från varutransporter samt ett tilltagande folkliv på kvällar och helger.

Med aktuellt planförslag finns möjlighet för cykelgarage i mellanplanet. Ur ett socialt perspektiv är det viktigt att cykelgaragen är trygga och enkla att nå, samt att det är god sikt till och från garagen.

Identitet

Korsvägens betydelse som knutpunkt och väntplats kommer att förstärkas i och med etableringen av en pendeltågstation. Samtidigt skapar detaljplanen möjlighet för ökade stadskvaliteter då trafiken tonas ner till förmån för vistelse, att nya byggrätter och rumsbildningar möjliggörs och att villkoren för gående och cyklister förbättras. Det kan i sin tur påverka Korsvägens identitet positivt genom att platsen blir mindre av ett trafikrum och mer av ett stadsrum för människor.

Den förtätning som möjliggörs med utrymme för fler arbetsplatser, verksamheter och handelstillfällen innebär att Korsvägen blir mer av en målpunkt i sig. Den befintliga evenemangsidentiteten kompletteras av en mer vardagsbetonad identitet genom utökningen av vardagsfunktioner. Att fler människor uppehåller sig på platsen i sin vardag kan också bidra till en starkare identifikation med platsen. Samtidigt kan det ökade flödet av resenärer som Västlänken ger upphov till innebära att vissa kommer uppleva platsen som ännu mer anonym och kaotisk än idag. Korsvägens öppna och storskaliga karaktär gör att platsen är något svårdefinierad idag. Den nya bebyggelsen bidrar till att avgränsa platsen och skapa en tydligare rumsbildning. Dessutom kan en komplettering av bebyggelsen bidra till att fylla ut glappet mellan kvarterstaden i norr, den moderna evenemangsstaden och den äldre bebyggelsen i söder vilket i sin tur gör att Korsvägen blir en mer naturlig del av omgivande bebyggelsestruktur.

Planen bygger vidare på den triangulära formen som är kännetecknande för Korsvägen vilket är positivt för igenkänningen.

Johannebergs landeri har stor betydelse för platsens historiska identitet. Stationsetableringen påverkar inte byggnadens utseende och värde och stör inte heller sikten mot Landeriet.

Hälsa och säkerhet

I detaljplanen föreslås ett antal åtgärder som bidrar till en bättre helhetssituation vad gäller säkerheten på Korsvägen. Bland annat begränsas biltrafiken vilket förbättrar villkoren och troligen säkerheten för gående och cyklister. Sträckan norr om mittuppgången, mellan Södra Vägen och Skånegatan, görs bilfri vilket underlättar framkomligheten för oskyddade trafikanter. För att stärka promenadvänligheten ytterligare innehåller detaljplanen ett förslag på att göra platsen till så kallat shared space, men detta är inte något som regleras i plan.

Trots ovannämnda åtgärder kommer trafikmiljön på Korsvägen fortfarande att vara komplex med flera korsande stråk. Det innebär att stor vaksamhet och försiktighet krävs från

trafikanterna och försvårar särskilt för barn och individer med funktionsnedsättningar. Möjligheterna för barn att ta sig runt säkert på egen hand kommer att vara mycket begränsade. För att minska risken för olyckor och stress bör hastigheten för bilar begränsas markant.

En flytt och en utökning av det norra hållplatsläget kommer att innebära fler spår att korsa och en starkare barriär mot Svenska Mässan och norra delen av evenemangsstaden.

Förutom att påverka säkerheten kan föreslagna förändringar också i viss mån få konsekvenser för folkhälsan. Att fler kan använda kollektivtrafik i stället för bil gynnar hälsan, eftersom kollektivtrafik genererar betydligt mer vardagsmotion än bilåkande. Bättre villkor för gående och cyklister är ytterligare en effekt av detaljplanen som uppmuntrar till vardagsmotion.

Bullernivåerna är höga inom området före föreslagen förändring. Ur bullerhänseende är det små skillnader mellan nollalternativet och planalternativet. Halterna av NO₂ och PM₁₀ beräknas ligga under miljökvalitetsnormerna. Nivåerna i området kommer dock att bli lägre än i nollalternativet till följd av en kraftig minskning biltrafiken i området, vilket är positivt ur ett hälsoperspektiv.

Konsekvenser för barn

Station Korsvägen kommer att medföra att barn och ungdomar får närmare till en tågstation och därmed förenklas deras resande och fler barn och ungdomar kan röra sig på egen hand i samhället. Det innebär också att barn och ungdomar som bor utanför staden i framtiden lättare kan resa in till Göteborg och målpunkterna runt Station Korsvägen. Förenklingen av barnens och ungdomarnas resande medför positiva konsekvenser för deras rörlighet, eftersom de kan ta sig till sina aktiviteter och till skolan utan att behöva bli skjutsade av sina föräldrar. Det är också positivt för barns lek och rörelser i staden, om biltrafiken i staden minskar. Västlänken bedöms medföra att fler människor rör sig i staden. Detta är positivt för barns och ungdomars upplevelse av trygghet. En tågstation innebär dock alltid en risk för barn och ungdomar med tanke på närheten till spårområdet.

Placeringen av stationens uppgångar kommer att medföra flera konsekvenser för barn och ungdomar som vistas i området. En positiv konsekvens är möjligheten att nå en station från flera platser utan att tvingas korsa trafikerade gator eller gå omvägar. Tillgängligheten till målpunkterna i området kommer också att förbättras. Fler kan använda kollektivtrafiken utan att byta färdmedel för att nå målpunkterna. Det gäller både de barn och ungdomar som bor i staden och de som bor utanför. De barn och ungdomar som i dag bor nära Korsvägen kommer att få oförändrad tillgänglighet till målpunkterna i området men får också bättre tillgänglighet till en tågstation och på så sätt ökad tillgänglighet till andra målpunkter utanför området.

Ur ett barnperspektiv anses placeringen av de två uppgångarna vid Korsvägen vara tillfredsställande då de ligger på olika sidor av trafikerade vägar och därmed minskar risken för konflikter med andra trafikslag. På så sätt ökar tillgängligheten till målpunkterna och trafiksäkerheten.

Uppgången mitt på Korsvägen medför att de som vill byta till buss eller spårvagn slipper korsa några vägar vilket ger en god trafiksäkerhet. Uppgången öster om Korsvägen medför att rekreatiomsområdet utanför Universeum kommer att påverkas. Ytan kommer att minska och vid större evenemang kan det komma att passera mycket människor samtidigt, vilket gör att barnen kan känna sig otrygga genom att lekplatsen har försvunnit eller förändrats.

Om barnen och ungdomarna upplever att tryggheten på lekplatsen försämras kan det medföra negativa konsekvenser för barns och ungdomars sociala liv eftersom de använder platsen som mötesplats.

Siktlinjerna mellan entréerna vid Korsvägen är goda vilket underlättar för barn och ungdomar att orientera sig på platsen. Överblickbarheten och orienterbarheten inom stationsområdet försämras något av att den västra uppgången (utanför detaljplaneområdet) inte kommer att vara synlig från de övriga uppgångarna vid Korsvägen.

Utifrån barnperspektiv bedöms det vara viktigt med en lättförståelig orienterbarhet i och kring stationernas uppgångar. Uppgångarna ska vara markerade och skyltade på ett sätt som barn förstår. Det bör därför utredas vidare hur information och skyltning i miljön runt anläggningen kan anpassas för barn.

Barn är särskilt utsatta för risker i trafiken. Därför är det viktigt att skapa säkra trafikmiljöer kring stationernas entréer. Trafikförslaget kommer att begränsa motorfordonsflödena och dess hastigheter vilket är positivt för barns och ungdomars säkerhet. Fotgängares och cyklisters ytor i form av gång- och cykelbanor, övergångsställen, refuger med mera kommer att ges generösa bredder. Då barn ofta rör sig till fots eller med cykel är detta gynnsamt för dem.

Slutsatser

Sammanlagt bidrar förändringarna till ett rikare vardagsliv, ökad trygghet, bättre säkerhet och mer gynnsamma förutsättningar för vistelse och samspel. Samtidigt som stadskvaliteterna ökar till följd av detaljplanen kommer Korsvägen även i fortsättningen vara en trafikdominerad plats som kräver stor vaksamhet från trafikanterna. Det begränsar särskilt framkomligheten för barn och personer med funktionsnedsättningar. Omfördelning av trafikytorna, i kombination med den förväntade ökningen av turtätheten i buss- och spårvagnstrafiken, kan i vissa korsningspunkter till och med förstärka barriäreffekten.

Med tanke på platsens fragmenterade karaktär finns också ett behov av att arbeta vidare med tydligheten i rum och stråk, bland annat med hjälp av en medveten gestaltning. Andra aspekter som inte regleras i plan är tillgången på lekplatser och gestaltningen av vistelseytor. Planförslaget ger möjlighet för flera nya platsbildningar men för att säkerställa kvalitén på dessa ytor och uppmuntra till vistelse krävs stor omsorg i samband med utformning och gestaltning.

Totalt sett bidrar Västlänken till ökad självständighet för barn och ungdomar i Göteborg då det blir enklare för dem att själva resa längre sträckor. Tillgängligheten ökar både för barn i området och för dem som bor utanför Göteborg. Detaljplanen med föreliggande trafikförslag ger barn och ungdomar förutsättningar för en större överblickbarhet, trygghet och säkerhet på Korsvägen jämfört med idag.

Miljökonsekvenser

Enligt plan- och bygglagen, PBL (4 kap 34 §) ska en MKB upprättas om detaljplanen medger en användning av mark, byggnader eller andra anläggningar som kan innebära en betydande miljöpåverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser.

Staden har bedömt att ett genomförande av aktuell detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning har därför tagits fram. Miljöbedömningsprocessen samordnas i största möjliga mån med de övriga delprojekt inom Västlänken samt med Trafikverket som arbetar med en järnvägsplan.

Miljöbedömningen omfattar de miljöaspekter som har bedömts kunna påverkas på ett betydande sätt vid genomförandet av detaljplanens förslag.

Hushållning med mark- och vattenområden

Vid utarbetande av denna detaljplan har stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kapitlet plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark och vattenområden med mera.

Delar av planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården (Miljöbalken 3 kap.) Göteborgs innerstad O 2:1-5, Vasastaden med omnejd och som fond för planområdet finns dessutom flera enskilda byggnader av högt kulturhistoriskt värde.

Västlänkens korridor är riksintresse enligt 3 kapitlet 8§ miljöbalken, enligt Trafikverkets beslut från 23 november 2011.

Trädrader och alléer inom planområdet omfattas av generellt biotopskydd enligt Miljöbalken 7 kapitlet 11 §. Inom planområdet har flera ovanliga lavar påträffats. Det är framförallt två objekt som utmärker sig med de högsta naturvärdena. De lavar som påträffats var tidigare rödlistade. Rödlistan reviderades dock 2015 och ingen av de aktuella lavarna är längre rödlistade.

Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kapitlet 34 §, Miljöbalken 6 kapitlet 11 § och förordning om miljökonsekvensbeskrivningar. Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljöbedömning med MKB ska genomföras.

Kommunens ställningstagande grundar sig på följande bedömning:

- Detaljplanen kommer att medge järnväg avsedd för fjärrtrafik, vilket utgör en verksamhet som alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar 3 § punkt 4, genom att anläggningen förutsätter regeringens tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken 17 kapitlet 1 §.
- Detaljplanen berör direkt eller indirekt områden som är av riksintresse, bland annat för kulturmiljö och kommunikation.
- Detaljplanen kan beröra arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen (2007:845).
- Miljökvalitetsnormer för luft, vattenförekomster, fiskevatten och buller berörs.

Ett genomförande av detaljplanerna kan antas medföra betydande miljöpåverkan såväl under projektets genomförande och efter dess färdigställande avseende:

- Rödlistade arter knölnate (*Potamogeton trichoides*)
- Riksintresse för kommunikation enligt Miljöbalken 3 kapitlet 8§
- Miljökvalitetsnormer för luft, vatten och buller

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behövs för detaljplanerna för Västlänken. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 2012-08-31 och 2015-05-25.

Miljömål

Genomförandet av detaljplanerna för Västlänken innebär överflyttning av resande från väg till järnväg. Genom att frigöra kapacitet på det befintliga järnvägsnätet underlättar det också överflyttning av gods från väg till järnväg. Planerna bidrar därmed positivt till uppfyllelsen av bland annat miljökvalitetsmålen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö.

Den viktigaste förändringen som har betydelse för luftkvaliteten på och kring Korsvägen är minskningen av biltrafiken. I området i och kring Korsvägen är dock det nationella miljömålet för PM10 svårt att klara av i båda alternativen. Det är generellt lägre dygnsmedelvärden för PM10 i planförslaget än i nollalternativet. Det lokala miljödelmålet för PM10 kommer att klaras i både alternativen. Sammantaget bedöms den föreslagna markanvändningen enligt detaljplanen i viss utsträckning förbättra luftkvaliteten avseende kvävedioxid och partiklar inom planområdet. Därmed bedöms konsekvenserna som positiva.

Miljö kvalitetsnormer

Luftkvalitet: Planförslaget kommer inte att påverka möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna (MKN) för utomhusluft.

Buller: Genomförandet av planen bedöms inte medverka till högre bullernivåer än vad som förväntas uppstå vid nollalternativet.

Ytvattenförekomster: Mölndalsån är direkt recipient för det vatten som avrinner från planområdet och omfattas MKN för ytvattenförekomster. Mölndalsån har måttlig ekologisk status med normen god ekologisk status 2021. Den måttliga statusen beror bland annat på övergödning och syrefattiga förhållanden till följd av utsläpp av näringsämnen från urban miljö. Den kemiska statusen är god med undantag för överallt överskridande ämnen (kvicksilver och bromerad difenyleter).

Genom separering av dag- och spillvatten i planområdet bedöms tillfällena med bräddning av orenat spillvatten till Mölndalsån minska vilket minskar näringsbelastningen. Åtgärder för att minska tillfällena med bräddning av spillvatten till Mölndalsån är högt prioriterat och en viktig del i att uppnå miljö kvalitetsnormerna. De marginellt större utsläppen av näringsämnen till Mölndalsån beror på ett ökat dagvattenflöde och bedöms väl kompenseras av färre tillfällen med bräddning av spillvatten. Genom fördröjning och rening av dagvatten som släpps till Mölndalsån minskas även halterna av tungmetaller och andra miljögifter.

Under förutsättning att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen för att omhänderta dagvatten som uppkommer i planområdet bedöms Mölndalsån eller nedströms liggande ytvattenförekomster inte påverkas av betydelse. Möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna bedöms därför inte försämrats. Bedömningen gäller under förutsättning att de åtgärder som Trafikverket planerar för omhändertagande av vatten från tunneln och anslutande tråg genomförs.

Grundvattenförekomster: I drift förväntas inte Västlänken med stationer påverka grundvattennivåerna i någon större utsträckning.

Vattenmiljö

Till detaljplanen för Station Korsvägen hör en dagvattenutredning (Göteborgs stad, Kretslopp och vatten, 2017). I utredningen föreslås dagvattenlösningar för allmän platsmark och kvartersmark. Föreslagna lösningar för fördröjning och rening av dagvatten har tagits fram med utgångspunkten att Miljöförvaltningens krav på föroreningsinnehåll i dagvatten som släpps ut i recipient ska uppfyllas samt dagvattenutsläppet att ska inte bidra till en statusförsämring i ytvattenförekomsten Möldalsån.

Tillfälliga påverkan i recipienten Möldalsån under byggskedet beskrivs i MKB:n för Väst-länken. När planen är genomförd ska som utgångspunkt aktuella vattendragen hysa samma förutsättningar för ekosystem och andra värden som exempelvis fritidsfiske.

Den påverkan som detaljplanen kan få på de aktuella vattenmiljöerna består av indirekt påverkan genom det dagvatten som avrinner från hårdgjorda ytor. Dagvatten från till exempel trafikytor och byggnaders tak, innehåller ofta föroreningar, bland annat tungmetaller. Eftersom planområdet redan idag i stort sett är helt hårdgjort ökar inte de hårdgjorda ytorna eller dagvattenbildningen. En ökad mängd dagvatten kommer dock att avledas till Möldalsån till följd av avveckling av det kombinerade dagvatten/spillvatten systemet inom planområdet.

För att uppnå stadens krav om fördröjning av 10 mm dagvatten per kvadratmeter hårdgjord yta föreslås i dagvattenutredningen ett antal olika lösningar fördelat på delarinningsytor inom området. Föreslagna lösningarna är utformade så att även kraven på rening uppnås. Lösningar för fördröjning respektive rening är t.ex. rörmagasin och makadammagasin. Totalt fördröjs ca 300 m³ dagvatten inom området.

Planområdets dagvattensystem ska kunna hantera ett regn med 10-års statistisk återkomsttid för fylld ledning och 30-års återkomsttid med dämning till marknivå. Göteborgs stad tillämpar en klimatfaktor på 1,25 för att systemen ska kunna hantera kommande intensitetsökningar beroende på klimatförändringar.

Föroreningsberäkningar visar att halterna sjunker efter genomförandet av planen till följd av att den nya trafiklösningen förväntas medföra en minskad mängd fordon genom Korsvägen. Med föreslagen rening av dagvatten uppnås Miljöförvaltningens krav för utsläpp till känslig recipient. Bräddning av orenat spillvatten från avloppssystemet i Korsvägen bedöms minska efter bortkoppling av dagvatten från en ca 1 ha stor yta från det kombinerade nätet. Detta innebär belastning med höga koncentrationer och mängder näringsämnen från bräddningar kommer att minska i Möldalsån.

De ökade flödena till Möldalsån vid måttliga regntillfällen beror endast på att dagvatten från kombinerat system separerats. Med föreslagna fördröjningslösningar blir förändringen försumbar, särskilt om avrinningsområdets storlek beaktas. Vid regn som överstiger ledningsnätets kapacitet avrinner redan idag motsvarande regn till Möldalsån genom direkt avledning eller bräddning i det kombinerade ledningsnätet.

Under förutsättning att dagvatten från planområdets olika delar fördröjs och renas, såsom föreslås i dagvattenutredningen (Göteborgs stad, Kretslopp och vatten, 2017), bedöms inte genomförandet av detaljplanen påverka vattenkvaliteten i berörda vattendrag. Därmed skulle det inte i detta avseende uppstå några negativa konsekvenser för vattenmiljön. Genomförandet av detaljplanen bedöms därför inte heller påverka Natura 2000-området

Säveån på ett negativt sätt. Inte heller den fridlysta arten knölnate, som förekommer i Möln-dalsån och i kanalsystemet, bedöms påverkas av verksamheten i genomförd detaljplan.

Buller

För att se hur ljudnivåerna kommer att påverkas av den föreslagna detaljplanen har en trafikbullerutredning tagits fram²¹. En uppdatering av beräkningarna efter reviderat planförslag har gjorts 2017-04-12. Bullernivåerna är höga inom området före föreslagen förändring.

Vid plangenomförande och år 2035 är de sammanvägda ekvivalenta ljudnivåer 1,5 m ovan mark från väg- och spårbunden trafik över 65 decibel(A) i stora delar av området, se figur. De ekvivalenta ljudnivåerna vid de mest utsatta fasaderna är över 65 decibel(A) men i de flesta fall under 67 decibel(A). Fasaderna utmed Södra Vägen norra och södra delen har något högre ekvivalenta nivåer, på vissa avsnitt cirka 67 decibel(A). De ekvivalenta ljudnivåerna beräknas fortsatt vara höga i området. Både vid befintliga byggnader och planerade nya byggnader beräknas de ekvivalenta bullernivåerna huvudsakligen bli över 65 decibel(A) vid fasader mot trafikerade gator/spår. Med ett avstånd på cirka 700 meter till E6 är det osannolikt att man någonstans inom detaljplaneområdet, förutom på innergårdar, kan nå tyst sida (< 55 decibel(A)). För planerad ny bebyggelse i den östra delen av planområdet beräknas byggnaden få ekvivalenta nivåer mellan 60-65 decibel(A) för stora delar av fasaderna i samtliga riktningar och ingen sida är skyddad. Buller österifrån kommer också från E6. Byggnadernas användning föreslås vara kontor och centrumändamål vilket bedöms vara acceptabel användning från bullersynpunkt.

Den maximala ljudnivån överskrider 70 dB(A) på de flesta bostadsfasader i anslutning till planområdet. För att skapa uteplats med balkong på dessa fasader krävs lokala buller-skyddsåtgärder. Ett alternativ kan vara uteplatser på den tystaste sidan.



Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik vid genomförd plan år 2035 (Stadsbyggnadskontoret)

²¹ Trafikbullerutredning, Detaljplan för Västlänken: Station Korsvägen med omgivning, 2015-06-01

Ur bullerhänseende är det små skillnader mellan nollalternativet och planalternativet. En skillnad är att det tillkommer en byggnad i den östra delen av planområdet som kommer att bli exponerad för de relativt höga bullernivåerna från trafiken. Användningen här är dock inte bostadsändamål. Det har inte genomförts någon beräkning av skillnaden mellan nollalternativet och detaljplaneförslaget. En beräkning har dock gjorts avseende skillnader i bullernivåer mellan nuläget och detaljplaneförslaget som i någon mån kan vara vägledande.

Sammantaget kan sägas att bullernivåerna i området är höga men att de inte kommer att öka nämnvärt vid plangenomförandet. För nya byggnader kan användningsändamålet komma att begränsas.

Stomljud och vibrationer

Enligt Trafikverkets utredning för Västlänken är det inte sannolikt att vibrationsnivåer som överskrider riktvärden för komfortstörande vibrationer inom bostäder uppkommer utmed de avsnitt som spåren går i tunnel.

Passerande tåg genom Station Korsvägen kan ge upphov till stomburet buller i planområdet. Flera byggnader intill planområdet kommer att ha stomljud över 45 dB(A). Det kommer att vidtas åtgärder för att minska uppkomsten av stomljud från den nya järnvägsanläggningen. Utan sådana åtgärder skulle flera befintliga fastigheter invid planområdet, varav flera hyser bostäder, komma att påverkas. Även med åtgärder kan boende komma att störas av stomljud. Störningen bedöms dock som begränsad eftersom Västlänken endast i liten utsträckning kommer att trafikeras nattetid. Det finns ingen beräkning av hur många människor vid Station Korsvägen som skulle störas av stomljud.

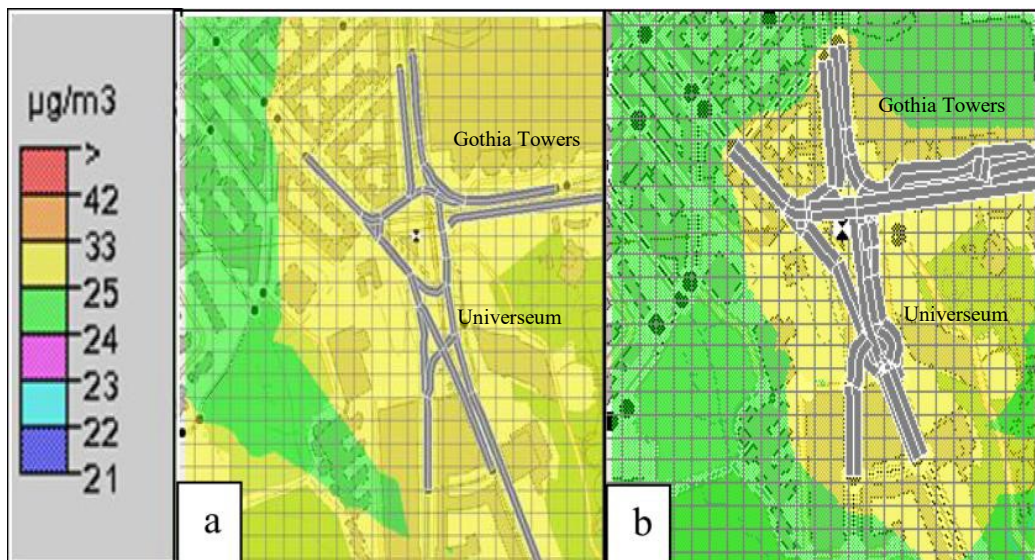
Luftmiljö

En luftmiljöutredning²² är framtagen av Göteborgs Stad. Observera att beräkningarna i utredningen är gjorda i ett tidigt arbetsskede utifrån ett scenario avseende en hög byggnad i östra delen av Korsvägen. Planen kommer endast att tillåta en byggnad med maxhöjd +21,5 meter i detta läge, vilket inte bedöms påverka resultaten negativt ur ett luftmiljöperspektiv.

Planen ger möjlighet att bygga hus för kontor och centrumändamål. Utifrån förändringarna kan områden med kvarstående förhöjda halter av luftföroreningar finnas på Eklandagatan och Södra vägen där gatorna ansluter till den nya cirkulationsplatsen söder om Korsvägen. Halterna av NO₂ och PM₁₀ beräknas vara under MKN både för nollalternativet och vid genomförande av planen. De nya husen som planeras öster om Korsvägen utmed Örgrytevägen kommer att få något förhöjda halter av luftföroreningar. Nivåerna i området kommer dock att bli lägre än i nollalternativet till följd av en kraftig minskning biltrafiken i området.

Den viktigaste förändringen som har betydelse för luftkvaliteten är minskningen av biltrafiken. Halterna av NO₂ och PM₁₀ beräknas ligga under miljö kvalitetsnormerna. Nivåerna i området kommer att bli lägre än i nollalternativet till följd av en kraftig minskning biltrafiken i området.

²² Beräkningar av halterna av PM₁₀ och NO₂ i närheten av Västlänkens stationslägen under drifttid
Luftmiljöutredning, Miljöförvaltningen, Utredningsrapport 2015:3, februari 2015.



98-percentil-dygnsmedelvärde av NO₂-halter på Korsvägen beräknades med hjälp av Simair-korsning. a) Nollalternativ; b) Planalternativet, från Miljöförvaltnings rapport 2015:3, Beräkningar av halterna av PM₁₀ och NO₂ i närheten av Västlänkens stationslägen under drifttid

Effekter av planerade trevåningshus innebär dock att årsmedelhalterna av PM₁₀ kan öka något vid korsningen mellan Korsvägen och Eklandagatan och där Eklandagatan ansluter till rondellen söder om Korsvägen.

I området i och kring Korsvägen är det nationella miljömålet för PM₁₀ svårt att klara av i båda alternativen. Det är generellt lägre dygnsmedelvärden för PM₁₀ i planförslaget än i nollalternativet. Det lokala miljödelmålet för PM₁₀ kommer att klaras i både alternativen.

Sammantaget bedöms den föreslagna markanvändningen enligt detaljplanen i viss utsträckning förbättra luftkvaliteten avseende kvävedioxid och partiklar inom planområdet. Därmed bedöms konsekvenserna som positiva.

Satsningen på kollektivtrafiklösningar bedöms innebära en generell trafikminskning. Planen bedöms minska trafiken genom Korsvägen och biltrafiken som idag går genom Korsvägen sprids delvis på andra vägar. En systemanalys har genomförts för att studera om det minskade trafikflödet genom Korsvägen kommer att innebära en sammanlagd väsentligt ökad trafik på andra vägar och gator, vilket skulle kunna innebära ökade störningar i form av luftföroreningar och buller. Analysen visar att trafiken sprids på många olika vägar vilket innebär att det inte uppstår några stora trafikökningar på någon annan plats när kapaciteten genom Korsvägen minskar. Det kan dock uppkomma ökad trafik på vissa lokalgator i Krok-slätt. För att undvika mer trafik på en bostadsgata kan trafikplaneringsåtgärder vidtas för att styra trafiken till mindre känsliga gator.

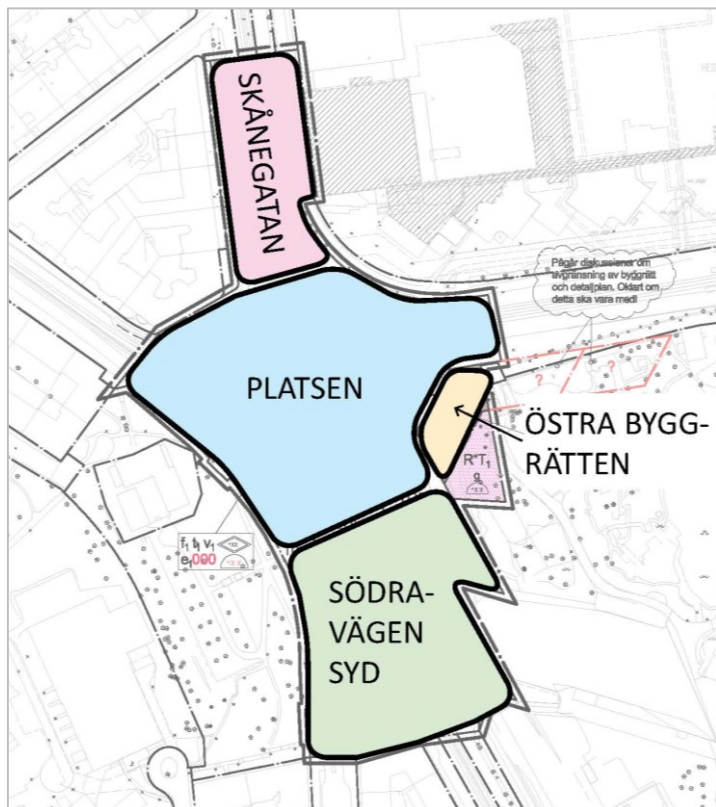
Rekreation

En viktig utgångspunkt i planen är intentionen att minska effekten av miljöer som utgör barriärer i området. Därför har stor vikt lagts för att underlätta passagen genom Korsvägen för framför allt gång- och cykeltrafikanter. Åtgärderna på platsen kommer att underlätta för åtkomst av närliggande rekreationsområden i Delsjön och längs Mölndalsån.

Förutom att underlätta för människor att nå platser för rekreation i närområdet, har särskilt de gröna värdena beaktats i planen. Grönskan och träden i anslutning till landeriparken är viktiga för Korsvägens identitet där träden markerar gränser och olika karaktärer i stadsrummet. Kopplingen till Lisebergs grönska är också viktig för orienterbarheten. Eftersom

Korsvägen har få gröna upplevelsevärden är nuvarande trädmiljöer viktiga att bevara och utveckla. Planen har tillsyfte att underlätta utvecklingen av dessa värden.

Kulturmiljö



Utvärderingsytor från konsekvensbedömningen av kulturmiljön

Konsekvenser för området Skånegatan

Planförslaget får liten effekt genom endast mindre förändringar av vägnätet och medför inga negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Konsekvenser för området Platsen

Planförslaget medför en måttlig effekt på Korsvägens mitt genom en ny byggrätt inom kulturmiljön.

Åtgärderna bedöms ge marginella konsekvenser för kulturmiljöns viktiga visuella samband genom delvis skymmande av siktlinjer mot Johannebergs landeri sett från den centrala torgytan. Detta är marginellt i och med att den planerade byggnadens höjd understiger landeriets marknivå. Torgets disposition förskjuts i planförslaget vilket gör att Korsvägen kommer att ha en mindre tydlig mittpunkt och därmed mer utspridda siktlinjer.

Konsekvenser för området Östra byggrätten

Planförslaget medför en stor effekt genom att detaljplanen medger att det gröna stråket och sambandet mellan Renströmsparken och Liseberg, som idag kan upplevas visuellt på platsen, bebyggs. Tillkommande byggnad riskerar att ge en barriäreffekt som försvagar upplevelsen av sambandet.

Åtgärderna bedöms ge en stor konsekvens för viktiga rester av landeriepoken samt viktiga visuella samband då det gröna sambandet mellan Renströmsparken och Johannebergs landeri respektive det gröna vid Liseberg och Universeum bryts genom tillkommande byggnad.

Konsekvenser för området Södra Vägen syd

Åtgärden bedöms ge liten effekt för kulturmiljön genom mindre förändringar av vägnätet och den medför inga negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Sammantaget innebär genomförandet av detaljplanen för Station Korsvägen betydande miljöpåverkan på kulturmiljön.

Naturmiljö

Anläggandet av själva järnvägstunneln, med öppet schakt i lera och omgivande arbets- och etableringsområde, kommer i sig att innebära ett fysiskt intrång som påverkar träd och trädmiljöer vid och omkring Korsvägen, vilket är en indirekt effekt av detaljplanen. De träd och trädmiljöer som ligger utanför detaljplaneområdet och som inte berörs av genomförandet av detaljplanen konsekvensbeskrivs inte i det följande.

Direkta effekter av genomförandet av detaljplanen kommer att påverka flera skyddsvärda träd och trädmiljöer med värdefull lavflora på Korsvägen och Södra vägen. Träden ska enligt planbestämmelserna ersättas eller flyttas.

Om träden flyttas temporärt och flyttas tillbaka/etableras inom samma närområde bedöms förlusten också bli temporär. Livsmiljön för till exempel lavar och insekter kvarstår och de negativa konsekvenserna bedöms som små.

Om träden flyttas permanent till annan plats kommer också livsmiljön för till exempel lavar och insekter att kvarstå, om än inte på samma plats. Om de yngre träd som flyttas permanent ersätts med jämförbart plantmaterial görs bedömningen att en återställning av miljöerna med avseende på de naturvärden som finns där idag är möjlig på relativt kort sikt. Planen anger också att plantering av träd kommer att utföras för att visuellt sammanbinda Johannebergs landeri med Lisebergs parkområden, vilket kan ses som ett potentiellt tillskott på sikt, även ur naturvärdessynpunkt.

Den östra uppgången som planeras för Station Korsvägen ska integreras i ny byggnad i Lisebergs nordvästra hörn. Detta kommer att påverka en liten del av skogsmiljön i branten från Liseberg. Enstaka äldre grova träd riskerar att försvinna. Detta bedöms innebära en förlust av biologisk mångfald. Områdets trädmiljöer har betydelse bland annat för lavfloran och fågellivet och därför riskerar dessa också att påverkas negativt. De negativa konsekvenserna av detta bedöms som små-måttliga.

Sammantaget bedöms detaljplanen medföra små till måttliga negativa konsekvenser för träd och trädmiljöer vid Korsvägen. De miljöer som berörs har höga naturvärden, men möjligheterna att flytta och/eller återplantera de träd som berörs bedöms vara goda.

Ytterligare samråd kan krävas angående turkduva, mindre hackspett och fladdermöss.

De kumulativa effekterna av planerad utveckling i området kring Korsvägen, i form av till exempel utveckling av Universitetsområdet vid Näckrosdammen och nya byggnader kring Korsvägen, kan innebära stora negativa konsekvenser för naturmiljöerna i området.

Farligt gods

Västlänken byggs för persontrafik och det kommer därmed inte att gå farligt gods i järnvägstunneln.

Inom planområdet finns ingen primär- eller sekundärvägledd för farligt gods. Endast mindre kvantiteter farligt gods får transporteras och hastigheterna inom planområdet är dessutom låga vilket gör att eventuell risk är mycket liten. Närmaste primärled är E6 som ligger cirka 450 meter från planområdet. Ett generellt riktvärde för vidare undersökning av påverkan av farligt gods är 150 meter från det identifierade riskområdet. Ingen riskanalys behöver göras för planområdet.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Planens ekonomi

Byggnationen av Västlänken finansieras genom det Västsvenska paketet. Trafikverket svarar för hanteringen av utgifterna.

Ombyggnationen av Korsvägens trafikplats, projekt 409, finansieras genom det Västsvenska paketet. Göteborgs stad svarar för hanteringen av utgifterna.

Göteborgs Stad svarar för en del av Västsvenska paketets finansiering i enlighet med Medfinansieringsavtalet och Blockavtal 1 och 2 som tecknats mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund.

Göteborg Stads utgifter

Detaljplanen för Station Korsvägen kan medföra utgifter för Göteborgs Stad, i första hand för anläggande av allmän plats och utveckling av stadsrummet i anslutning till stationsläget. Göteborgs Stad kan även få utgifter för åtgärder på allmän plats såsom utbyggnad/standardhöjning av buss- och spårvagnshållplats, ombyggnad av gator, torgytor och parker samt anläggande av parkeringsplatser för bil och cykel i den mån dessa inte finansieras av Västsvenska paketet.

Göteborgs Stad kan få utgifter för eventuella utökade resenärsfunktioner i delar av den underjordiska stationsanläggningen såsom cykelparkering under mark samt förberedande åtgärder för en möjlig gångtunnel mot Svenska Mässan i den mån dessa inte finansieras av Västsvenska paketet.

Göteborgs Stad bekostar vissa av de utredningar som görs gällande geoteknik, dagvatten, buller med flera i den mån dessa inte finansieras av Västsvenska paketet.

Finansiering som sker via Västsvenska paketet

Västsvenska paketet finansierar anläggandet av ny järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar.

Västsvenska paketet finansierar ersättning för permanenta intrång på fastigheter.

Västsvenska paketet finansierar utgifter för arbetsytor och andra tillfälliga markintrång på fastigheter.

Västsvenska paketet finansierar lantmäteri-förrättning som berörs av Västlänken.

Västsvenska paketet finansierar flytt av ledningar som berörs av Västlänken.

Västsvenska paketet finansierar återställning av allmän plats som berörs av Västlänken-projektet. Västsvenska paketet kan även få utgifter för åtgärder såsom standardhöjning av buss- och spårvagnshållplats, ombyggnad av gator, torgtor och parker, cykelparkering under mark och anläggande av parkering för bil och cykel i den mån dessa inte finansieras av Göteborgs stad.

Västsvenska paketet finansierar vissa av de utredningar som görs gällande geoteknik, dagvatten, buller med mera i den mån dessa inte finansieras av Göteborgs stad.

Fastighetsnämndens inkomster och utgifter

Fastighetsnämnden får en inkomst då man ersätts för den stationsfastighet som bildas i mitten av planområdet.

Fastighetsnämnden får en inkomst för försäljning av mark för del av den östra byggrätten.

Fastighetsnämnden får en utgift för de åtgärder som krävs för att förbereda mellanplanet för verksamhetsändamål och en inkomst för markförsäljning/markupplåtelse av mellanplanet.

Trafiknämndens utgifter

Trafiknämnden kan få utgifter för åtgärder på allmän plats, gata och torg samt för cykelgarage och förberedande åtgärder för en möjlig gångtunnel mot Svenska Mässan i den mån dessa inte finansieras av Västsvenska paketet.

Kretslopp och vattennämndens inkomster och utgifter

Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter för stationsbyggnader och övrig ny exploatering.

Kretslopp och vattennämnden kan få utgifter för standardhöjningar av ledningar som görs i samband med övriga ledningsåtgärder vid byggnationen av Västlänken, samt utgifter för anslutningar av nya byggnader och dagvattenanläggningar.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Trafiknämnden ansvarar för framtida drift och förvaltning av huvudgata, lokalgator och torg på allmän plats.

Västtrafiks utgifter

Västtrafik får utgifter för markköp samt produktionskostnader för nya servicebyggnader.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

De ekonomiska konsekvenserna är beroende av kommande avtalsförhandlingar mellan staden respektive Liseberg, Universeum och Svenska Mässan.

Ekonomiska konsekvenser Göteborg Energi Nät AB

Får en kostnad för ombyggnad och flytt av befintlig transformator och gasstation.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen överensstämmer med gällande översiktsplan, *Översiktsplan för Göteborg*, antagen av kommunfullmäktige 2009-02-06.

Medverkande handläggare

Planhandlingarna har utarbetats i samarbete med Pia Sartorius, Anna Uhrbom, Åsa Lundgren och Johanna Almgren (WSP). I arbetet har även övriga enheter på Stadsbyggnadskontoret samt övriga förvaltningar deltagit.

För Stadsbyggnadskontoret

Fredric Norrå
Planchef

Christian Bruce
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Anders Alm
Klusterprojektledare

Anna Björnered
Projektledare