

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



Samrådshandling

Mars 2016

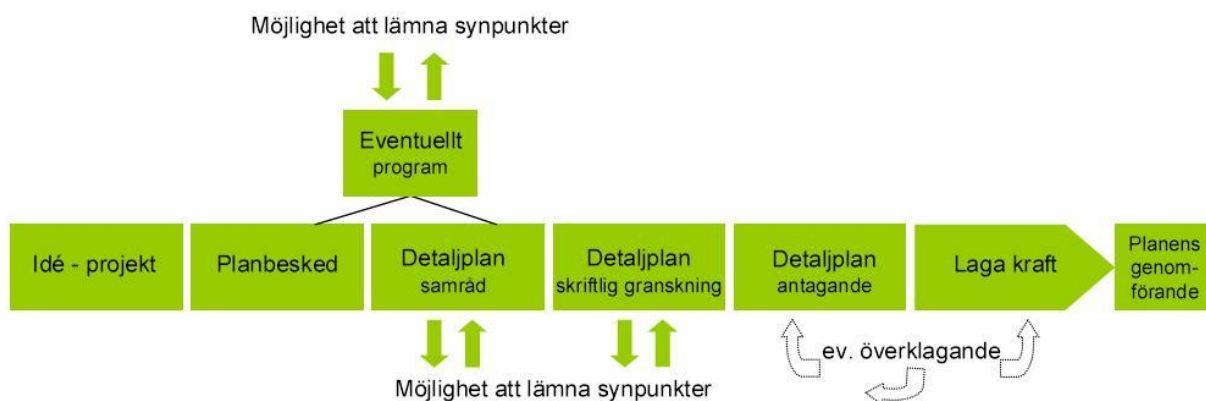


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

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

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.

Information om planförslaget lämnas av:

Lina Gudmundsson, projektledare, Trafikkontoret, tfn 031-368 23 16

Sophia Älfvåg, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 17 29

Henrik Andersson, Fastighetskontoret, tfn 031-368 12 37

Samrådssid: 6 april – 17 maj 2016



Göteborgs Stad

Planhandling

2016-03-22

Samrådshandling

Diarienummer SBK¹: 0638/11
Handläggare Sophia Älfvåg
Tel: 031-368 17 29
fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK²: 2160/13
Handläggare FK: Henrik Andersson
Tel: 031-368 12 37
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)
- Illustrationsritning (skala 1:1000 i A1)
- Grundkarta, (skala 1:1000 i A1)
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Behovsbedömning
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

¹ Göteborg stad, Stadsbyggnadskontor

² Göteborg stad, Fastighetskontor

Övriga handlingar:

- Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken, Järnvägstunnel & stationerna Centralen, Haga, Korsvägen, Värdebaserat kvalitetsprogram för mötet mellan staden och järnvägen, White Arkitekter, 2014-02-25
- Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken Station Korsvägen med omnejd/omgivning analys nuläge, Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2014-03-20 samt analysförslag 2015-09-15
- 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, Göteborgs Stad, 2006-06-13
- Stadsutvecklingsprogram för Korsvägenområdet, Version 1.0 Göteborgs Stad, januari 2016

Utredningar:

Buller

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

Dagvatten

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

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

Kulturmiljö

- Kulturmiljöunderlag för detaljplaner för Västlänken, Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Korsvägen med omgivning, Wærn Landskap, GAJD Arkitekter, Antiquum AB, 2013-06-12, reviderad 2014-09-18
- Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för Västlänken; stationsplanerna, Tyréns, 2016-02-24

Luftmiljö

- Beräkningar av halterna av PM10 och NO2 i närheten av Västlänkens stationslägen under drifttid, Luftmiljöutredning, Miljöförvaltningen, Göteborgs Stad Utredningsrapport 2015:3, 2015-02-16.
- Nulägesbeskrivning (år 2011) av luftkvaliteten i Göteborgsområdet inför byggande av Västlänken, Miljöförvaltningen, Göteborg Stad, 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 – Underlag till detaljplan och MKB, Trafikkontoret Göteborgs Stad och WSP, 2015-12-10

Upplevelsevärden

- Analys av upplevelsevärden kring Västlänkens stationslägen, Ramböll, 2014-06-18

Verksamheter i resecentra

- PM Verksamheter i resecentra. Utveckling av stationslägena Haga och Korsvägen i Göteborg samt konsekvenser på omgivande handelsstruktur, avsnitt Station Korsvägen, WSP 2013-08-29

Innehåll

SAMMANFATTNING	7
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	7
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	8
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	9
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i>	9
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	10
<i>Syfte</i>	10
<i>Läge, areal och markägförhållanden</i>	11
<i>Planförhållanden</i>	15
<i>Övergripande planeringsdokument</i>	21
<i>Pågående projekt i området</i>	24
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	26
<i>Kulturhistoria, bebyggelse och fornlämningar</i>	30
<i>Sociala aspekter</i>	35
<i>Trafik, parkering, tillgänglighet och service</i>	37
<i>Teknisk försörjning</i>	44
<i>Störningar och risker</i>	45
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	48
<i>Korsvägen igår, idag och i framtiden</i>	48
<i>Station Korsvägen, övergripande beskrivning</i>	49
<i>Torg</i>	50
<i>Bebyggelse</i>	51
<i>Trafik och parkering</i>	54
<i>Grönstruktur</i>	59
<i>Kulturhistoria</i>	60
<i>Gestaltning och kvalitet</i>	60
<i>Teknisk försörjning</i>	61
<i>Övriga åtgärder</i>	62
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	65
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	66
<i>Avtal</i>	69
<i>Dispenser och tillstånd</i>	71
<i>Tidplan</i>	72
<i>Genomförandetid</i>	72
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	73
<i>Konsekvenser av nollalternativet</i>	73
<i>Konsekvenser av planförslaget</i>	74
ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	86
<i>Medverkande handläggare</i>	88

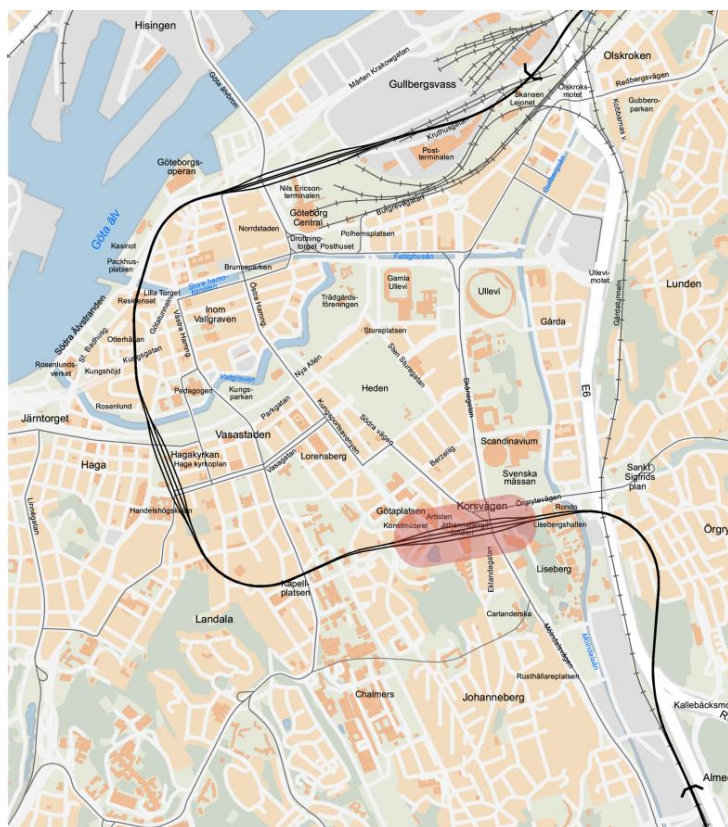
Sammanfattning

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 de tre stationerna 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.



*Orienteringsbild över centrala Göteborg. Röd markering visar station Korsvägens lokalisering.
Kartan framställd av WSP.*

Planens innebörd och genomförande

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



Illustration över planområdet och dess närmaste omgivningar.

Station Korsvägen är en underjordisk station som sträcker sig från Näckrosdammen /Renströmsparken i väster och 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 kanten av Korsvägen och är tänkt att integreras i en ny byggnad med maximalt tre våningar, där det även kommer att finnas andra verksamheter. Station Korsvägen kommer även att ha en tredje stationsuppgång. Denna kommer att ligga i anslutning till Olof Wijksgatan, alltså utanför föreliggande planområde för att serva universitetet och Götaplatsen.

Förslaget innebär en stor torgyta som kan rymma den ökade kollektivtrafiken och framtidens längre spårvagnar. Triangelformen bevaras och bussar och spårvagnar kommer att köra i samma stråk som idag. Genomfartstrafik från Skånegatan och söderut kommer i framtiden inte att vara möjlig. Här föreslås istället en bilfri platsbildning som kan utformas

som ett gångfartsområde, där endast angörings- och servicetrafik tillåts. Cykelstråk planeras att lokaliseras till i huvudsak enkelriktade stråk kring 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 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 byggrätten i Östra hörnet bedöms medföra stor negativ konsekvens för kulturmiljön då det gröna bältet från Renströmsparken och Johannebergs landeri som kopplas samman med det gröna vid Unuverseum och Liseberg skärs av genom tillkommande byggnad. Den nya stationsbyggnaden på Korsvägens mitt får en marginell konsekvens genom att en byggnad med ny högre höjd uppförs i Korsvägens mitt vilket innebär delvis förbyggda siktlinjer mot kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Förslag på åtgärder för att värna kulturmiljön skulle kunna vara höjd och utbredning av byggrätten i platsens östra hörn begränsas.

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, bl.a. rödlistade 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.

Avvikelser från 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 de tre stationerna 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.

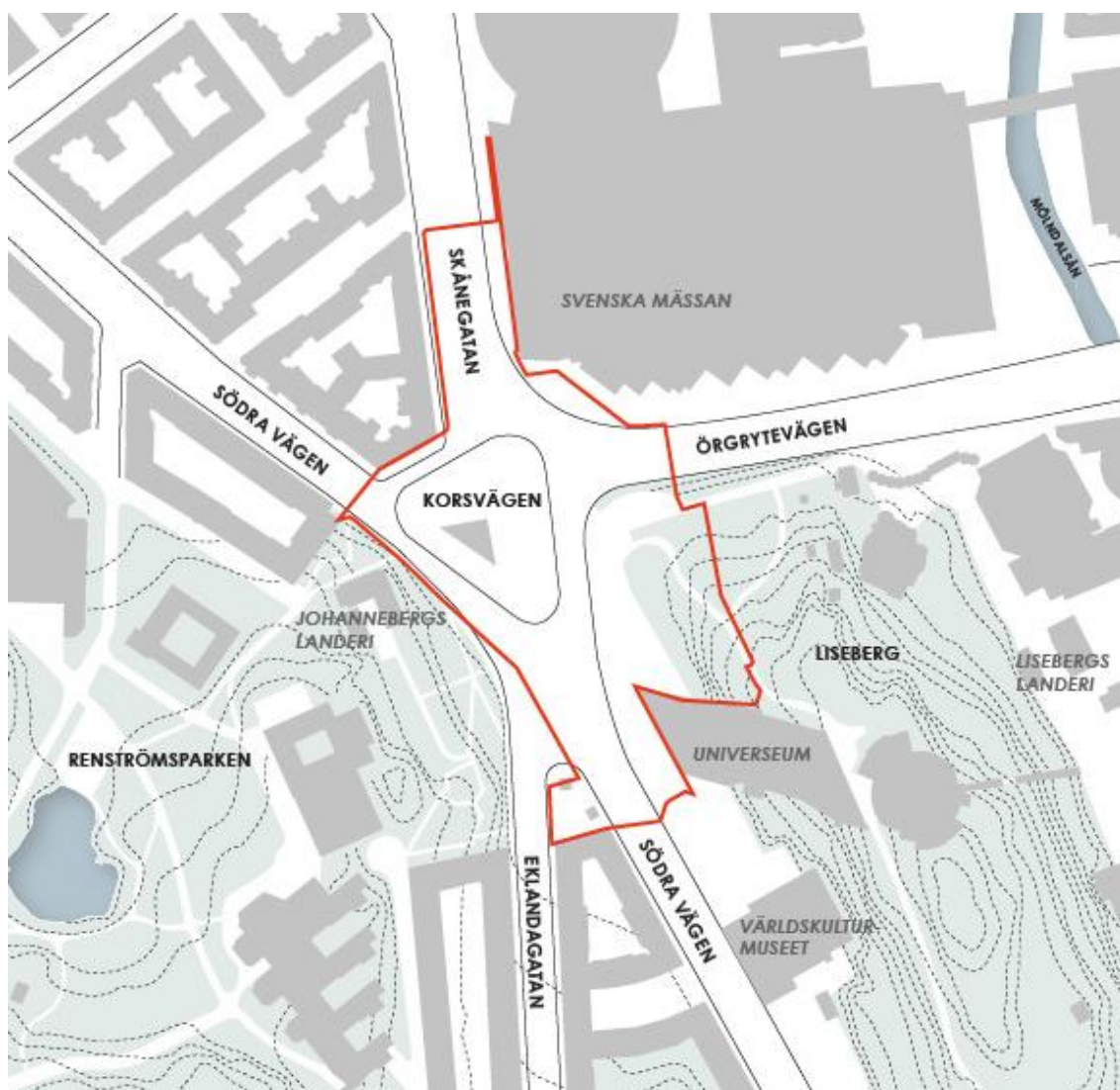
Korsvägen ska vara en plats i staden med tydlig identitet och ska kunna fungera för både vardagsliv och vid evenemang. Detaljplanen ska möjliggöra stadsförnyelse där viktiga värden är kontinuitet i form av sammanhängande stadsväv, samspel mellan vistelsezoner, byggnader, hållplatser och stråk samt flexibilitet 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 kulturmiljöområde. 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



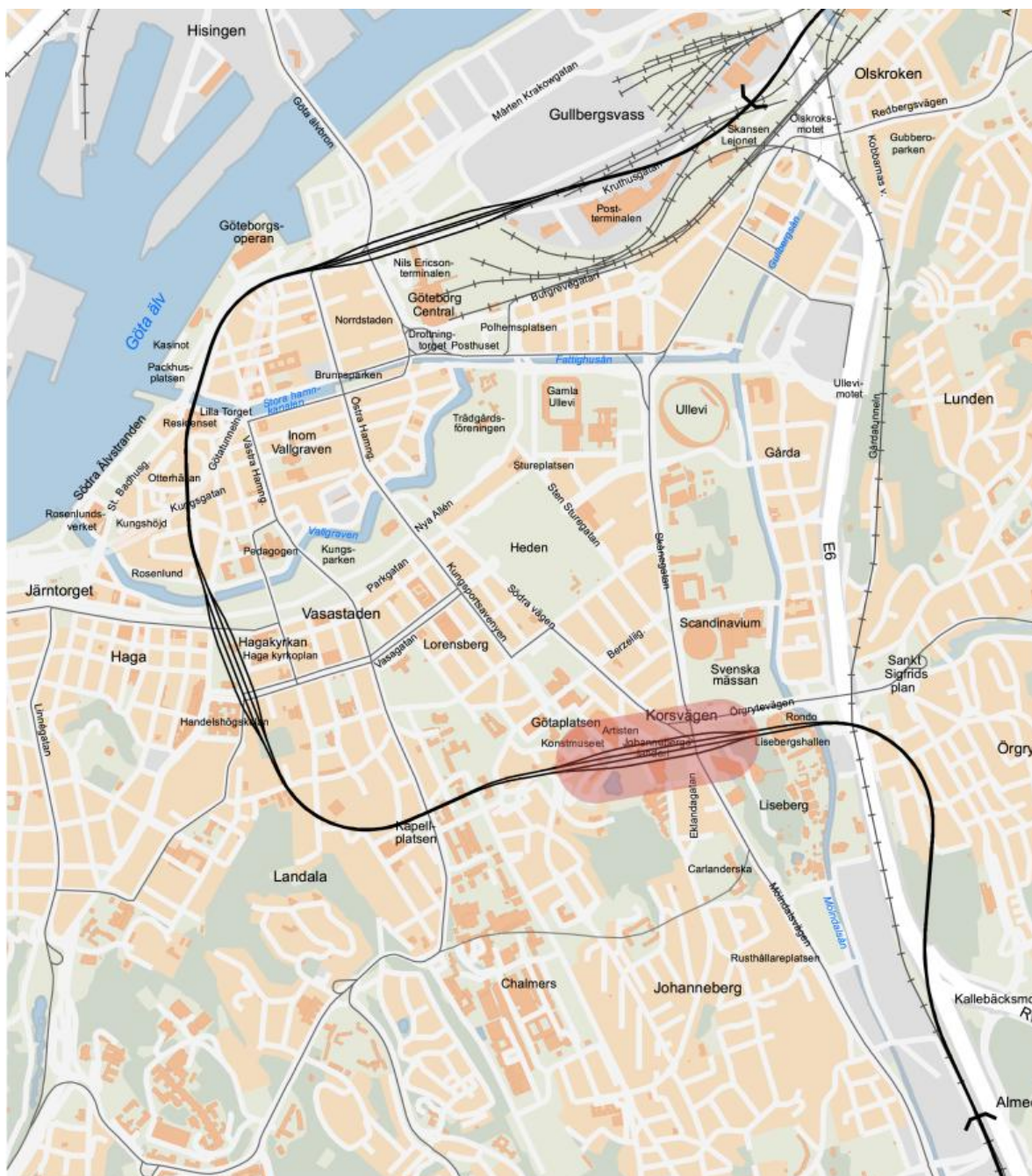
Orienteringskarta över planområdet och dess omgivning,

På Korsvägen sammanstrålar Södra Vägen, Skånegatan, Örgrytevägen och Eklandagatan. Området kring platsen rymmer flera regionalt och nationellt viktiga målpunkter som Liseberg, Svenska Mässan, Scandinavium, 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, småskalighet och 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 ca 1 kilometer sydväst om Korsvägen. Med spårvagn genom Chalmerstunneln tar det endast några minuter att åka dit.

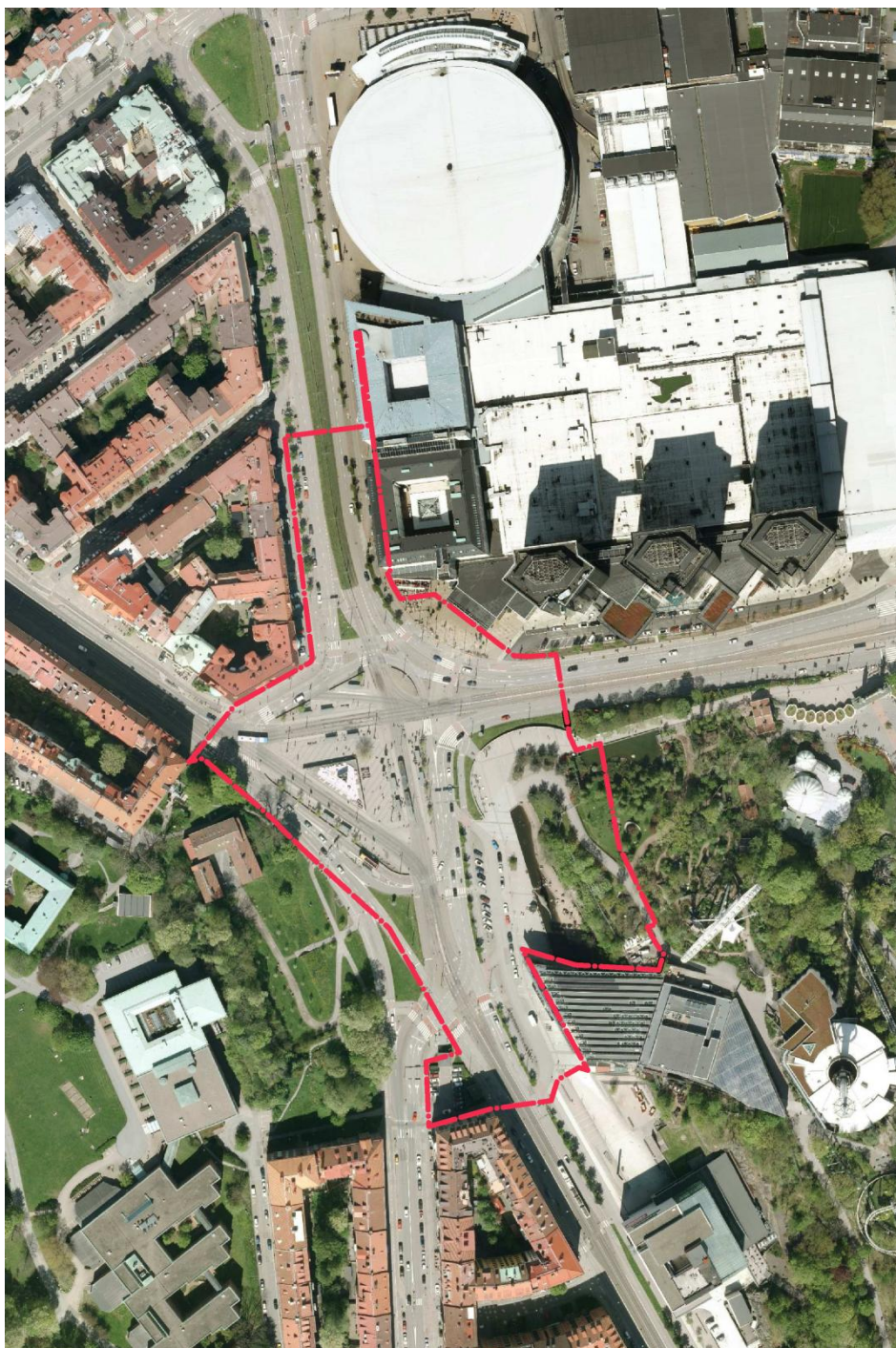
Inom Korsvägens närområde finns Renströmsparken med Näckrosdammen och Mölndalsån som delar av större grönsatser med vattenkontakt. Det gröna sammanlänkas av Landeriets trädgård och Lisebergs nöjespark och möts i öster av Delsjöns naturreservat och i väster Trollspisberget. I norr ligger Burgårdsparken, 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 Stads kärna där Södra Vägen, Skånegatan och Örgrytevägen strålar samman. Planområdet är knappt 3,3 hektar stort. 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.

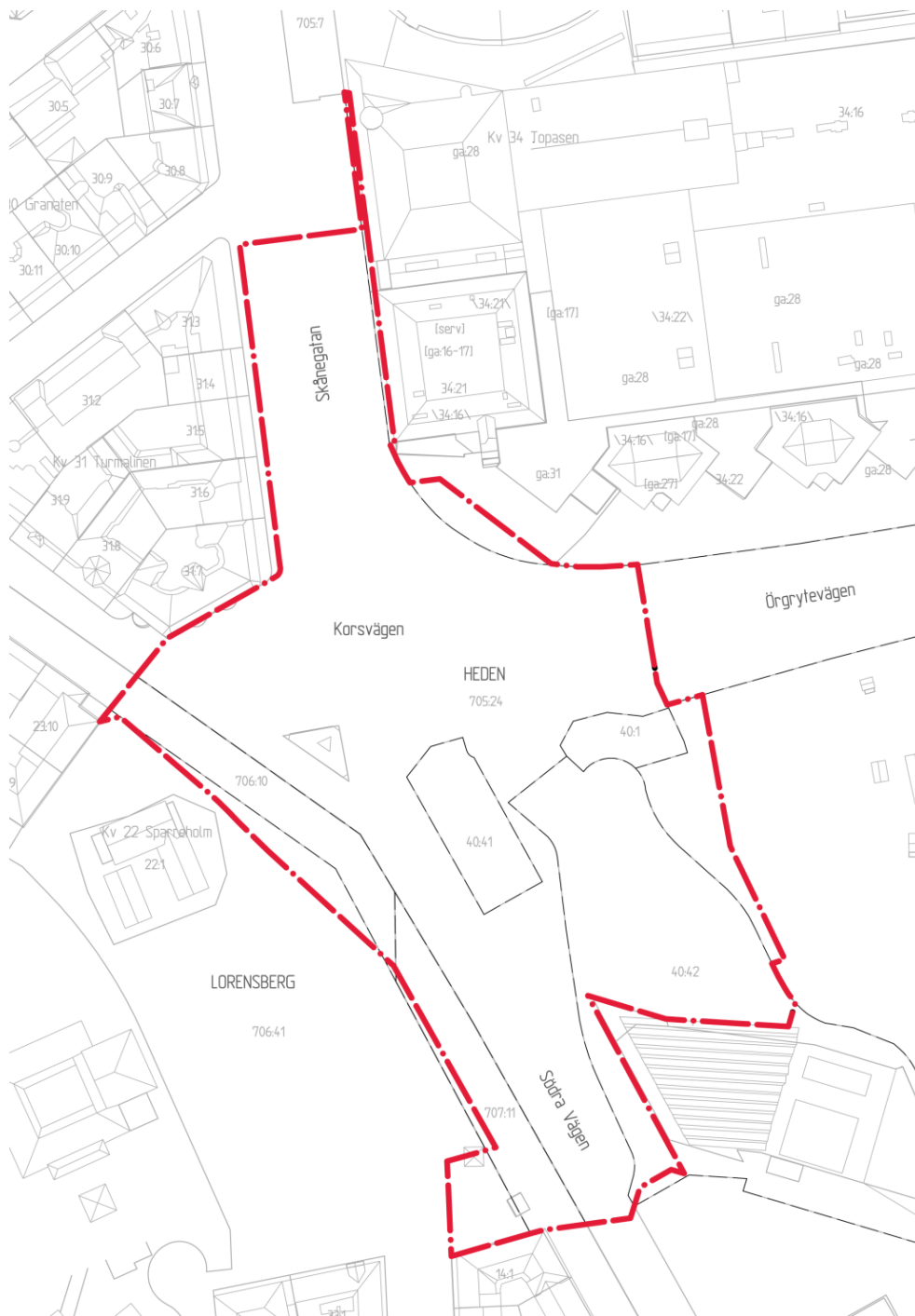
Heden 40:38 är upplåten med tomträtt till Lisebergs AB och Heden 40:42 är upplåten med tomträtt till Universum AB.

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.

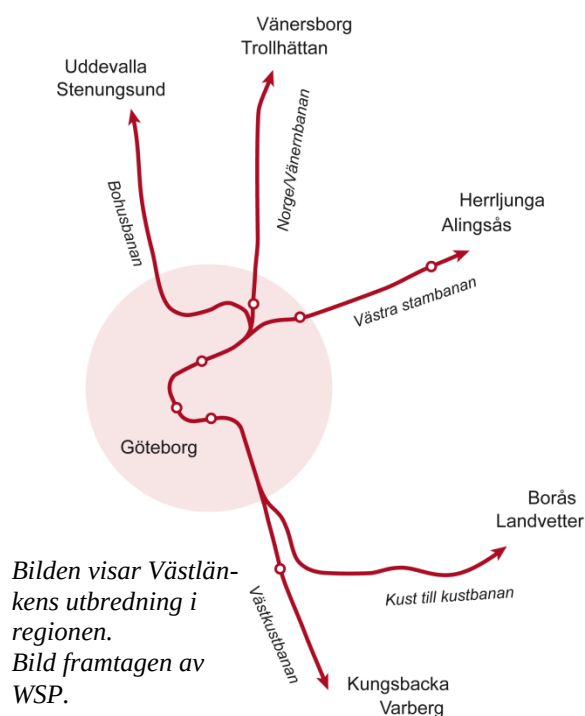
Västsvenska paketet innehåller förutom Västlänken, bland annat förlängning av plattformar för pendeltåg, bussfiler, trängselskatt, ny bro över Göta Älv och Marieholmstunneln.

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 samt finmaskig stadsstruktur, 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.



Visionsbild från Stadsutvecklingsprogram för Korsvägenområdet



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

Innerstad med rum för vardagsliv

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

Plats för lärande, upplevelser och möten

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

Strategier

För att nå de tre övergripande målen 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 alternativvalsstudie³. 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:⁴

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

³ Alternativvalsstudie för Korsvägen, Dnr: 0676/14, TN 2015-02-05

⁴ Tjänsteutlåtande Val av planeringsinriktning för Korsvägen. Arbetsmaterial, Dnr: 0676/14, TN 2015-02-05

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 omfattande handel i stationsläget vara relativt begränsat. Man bedömer det dock vara sannolikt att det finns underlag för Pressbyrån, sko- och nyckelservice, kemtält, 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 är antagen. Syftet med föreslagen detaljplan är att ändra gällande planer genom att tillägsbestämmelser upprättas, vilket gör det möjligt att bygga Västlänken. Gällande detaljplaner kommer att gälla jämsides denna ändring. Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut men förlängs i de berörda delarna i och med ändringen när *Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken* har vunnit laga kraft.

Detta förslag till detaljplan för Station Korsvägen kommer helt att ersätta även de ändringar som görs av de berörda detaljplanerna ovan inom detaljplaneområdet genom *Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken*. (Akt nummer 2-5281)

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 kulturmiljöområde.

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 fornminneslagen⁵.

Trädrader och alléer inom planområdet omfattas av generellt biotopskydd enligt Miljöbalken 7 kapitlet 11 §. Rödlistade lavar förekommer på solitära träd inom planområdet.

Övergripande planeringsdokument

Prioriterade mål för Göteborgs Stad

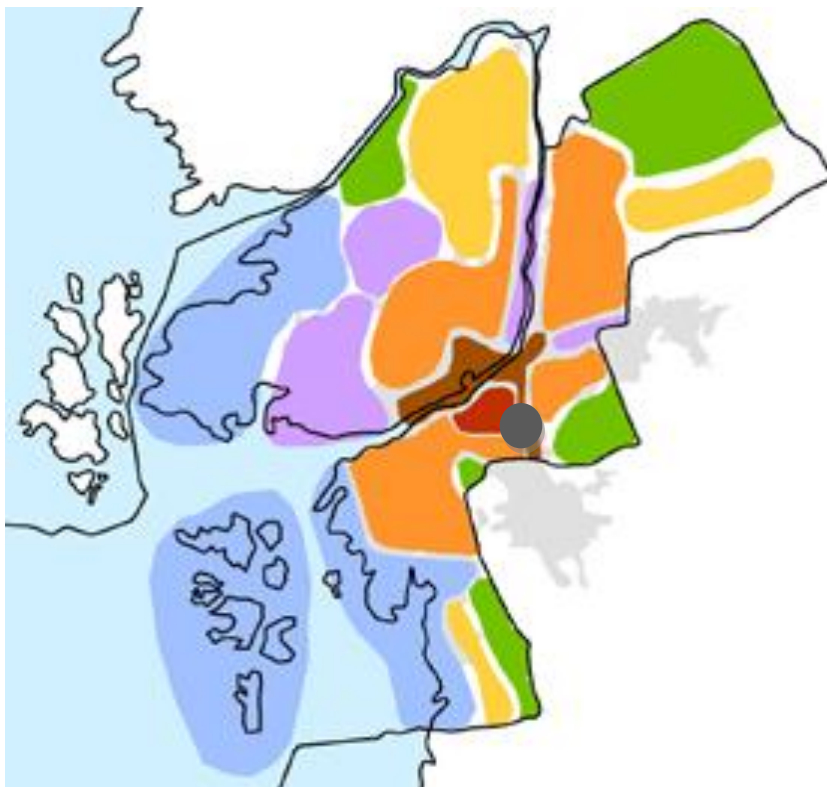
Budget för år 2015 för Göteborgs Stad antogs av kommunfullmäktige den 16 juni 2014. Ett av de prioriterade målen är att det hållbara resandet ska öka. För att uppnå detta mål läggs starkt fokus inte bara på att förbättra framkomligheten och attraktiviteten för kollektivtrafik utan även på att förbättra för gående och cyklisterna. 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.

⁵ 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*.⁶ 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, att prioritera kollektivtrafik, gående och cyklister samt att förbättra kopplingar.

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.

⁶ 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 riksintresset för kommunikation enligt 3 kapitlet 8§ miljöbalken, samtidigt är Västlänken ett nationellt och regionalt utpekad 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 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 trafiknämnden 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 kollektivresor ska fördubblas fram till år 2035 i förhållande till 2011 års nivå och att antalet bilresor ska minska med en fjärdedel under samma period. Trafikförslaget i Korsvägen ska bidra till att såväl övergripande mål som effektmål i Trafikstrategin uppfylls.

Grönstrategin för en tät och grön stad 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 nå 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
- är 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

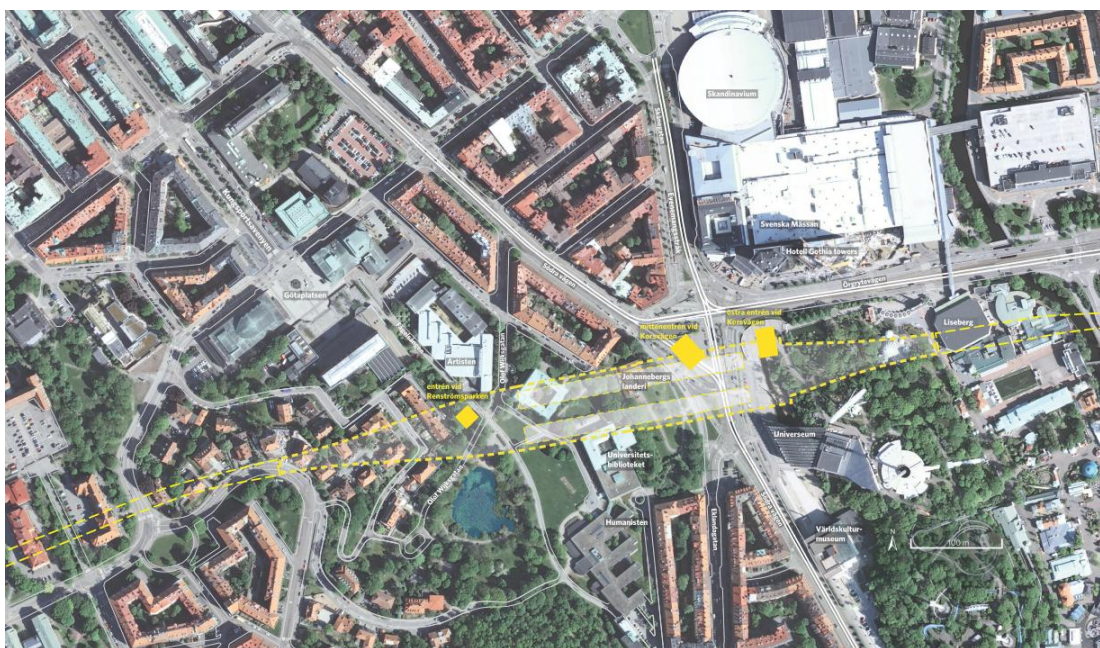
Järnvägsplan Västlänken

För att Västlänken ska kunna byggas krävs en järnvägsplan samt regeringens tillåtlighet. Det är Trafikverket som tar fram järnvägsplan för Västlänken. Trafikverket har enligt miljöbalken 17 kapitlet ansökt om tillåtlighet hos regeringen för att bygga tunneln. Tillåtligheten beviljades 2014-06-26. För att järnvägsplanen ska kunna fastställas får den enligt lag om byggande av järnväg 1 kapitlet 1§ samt 4§ inte strida mot detaljplanerna. Detaljplanerna ska därför innehålla alla delar som järnvägsplanen innehåller och göra dessa planenliga.

Den 26 augusti tillstyrkte länsstyrelsen järnvägsplanen för Västlänken. Trafikverket kunde därmed gå vidare till nästa steg i planeringsprocessen - att skicka in planen för fastställelse till Trafikverkets planprövning i Borlänge. När planen väl har fastställts kan den överklagas. Om så sker är det regeringen som tar ställning i frågan. Trafikverket räknar med att ha en lagakraftvunnen järnvägsplan under 2017.

Innan Västlänken kan börja byggas behöver Trafikverket även tillstånd för påverkan från Västlänkens byggnation och för vattenverksamhet från mark- och miljödomstolen. Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken lämnades in vid årsskiftet 2015/2016. Trafikverket räknar med att ha fått en lagakraftvunnen dom år 2017.

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.

Detaljplaner

För att möjliggöra fastställelse av järnvägsplanen och därmed utbyggnad av Västlänken görs en ändring av detaljplaner för hela järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal (Akt nummer 2-5281). Dessutom tas en ny detaljplan fram för tunnelmynningar, schakt med mera (Akt nummer 2-5282). Dessa två detaljplaner hanterar all infrastruktur som krävs för att tunneln ska kunna fungera för tågtrafik. Förutom själva tunneln omfattas alla platser där markytan bryts, till exempel uppgångar vid stationerna och schakt som behövs för att underhålla, ventilera och utrymma tunneln.

När dessa detaljplaner är antagna och har vunnit laga kraft ska järnvägsplanen kunna fastställas och Västlänken kunna byggas. Samråd för detaljplanerna hölls 18 september – 29 oktober 2013 och kompletterande samråd hölls 4 juni – 12 augusti 2014 och detaljplanerna var ute på granskning 10 december 2014 till 27 januari 2015. Antagande av detaljplanerna skedde i januari 2016. Förutsatt att detaljplanerna inte överklagas kommer dessa att vinna laga kraft en månad efter antagandebeslutet. Därefter kan järnvägsplanen fastställas. För

hela detta område finns en miljökonsekvensbeskrivning framtagen vilken är kopplad till de båda detaljplanerna. Denna redovisar vilken påverkan åtgärderna får på miljön.

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. Detaljplanerna för stationerna vid Centralen och Haga har varit ute på samråd mellan den 15 oktober och den 25 november 2014, medan denna detaljplan för Station Korsvägen är ute på samråd under andra kvartalet 2016. När de tre stationsplanerna har vunnit laga kraft kommer de även att ersätta den ovan nämnda ändringen av detaljplanerna för järnvägstunnel inom plangränserna.

Detaljplan Campus Näckrosen

Väster om planområdet vid Renströmsparken, planeras en utveckling av Göteborgs Universitet genom projekt Campus Näckrosen. Med denna satsning vill man samla verksamheterna för den Humanistiska fakulteten, den Konstnärliga fakulteten och Universitetsbiblioteket.

Positivt planbesked har getts och planarbetet pågår. Hur stort planområdet blir är ännu inte bestämt.

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

Ett detaljplanearbete har påbörjats för en något förändrad lokalisering av den västra uppgången från Station Korsvägen. En plats i korsningen Olof Wiksgatan/Johannebergsgatan studeras.

Detaljplaner för Svenska Mässan och Örgrytevägen

Svenska Mässan studerar olika lösningar för att bygga om och till sin verksamhet. Innehåll som undersöks är handel, 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 omdaning av Örgrytevägen och området kring Mölndalsån. Läs vidare i Stadsutvecklingsprogrammet.

Mark, vegetation och fauna

Geotekniska förhållanden

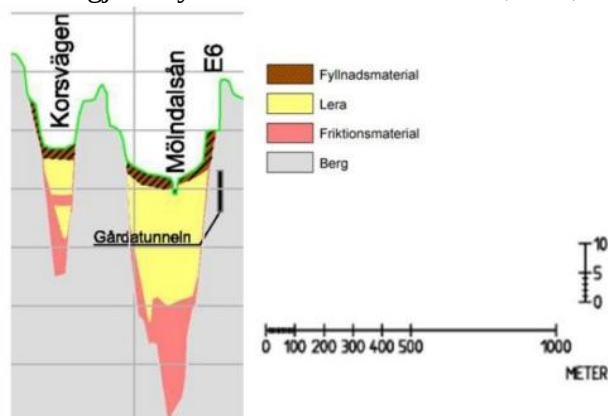
I samband med framtagandet av järnvägsplan och systemhandling för Västlänken har ett stort antal geotekniska fält- och laboratorieundersökningar genomförts under åren 2012-2013⁷. Även inventering av tidigare utförda geotekniska undersökningar har genomförts för området⁸. Av de tidigare utförda undersökningarna 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

⁷ Undersökningarna redovisas i följande handling: PM F 05 – 004, Markteknisk undersökningsrapport, Geoteknik (MUR Geoteknik), Västlänken Trafikverket, daterad 2013-09-30, projektnummer 2305478.

⁸ PM F 05 – 001, Inventering tidigare utförda geotekniska undersökningar, Västlänken Trafikverket, daterad 2013-07-05, reviderad 2013-12-09, projektnummer 2305478.

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 uppemot 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.

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 IEG⁹ 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 grundvattenmagasinen. Pågående marksättningar förekommer inom lerområden i anslutning till Korsvägen. Grundvatten i berg ligger vanligen djupare och nivån kan variera kraftigt med årstiderna.

⁹ Implementeringskommission för Europastandarder inom Geoteknik

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 detaljplanearbetet¹⁰ 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 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.

¹⁰ Detaljplan för västlänkens Station Korsvägen – bedömd förekomst av markföroreningar och dess påverkan på detaljplanens genomförande, SWEKO AB, 2015-12-11

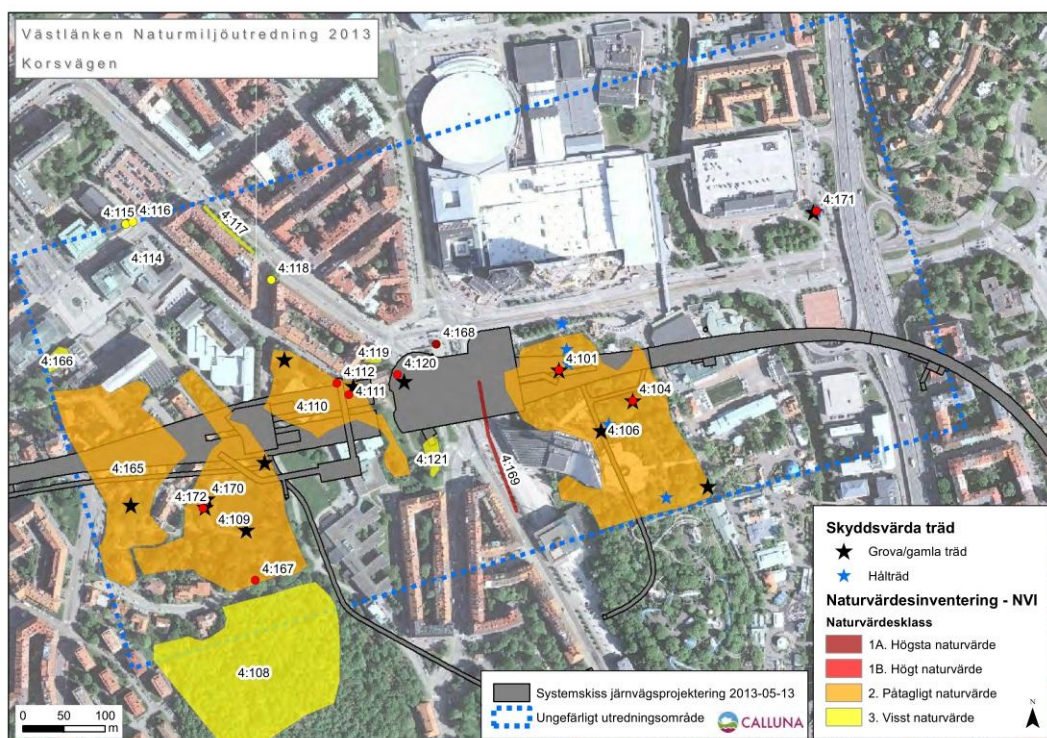
Radon

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 förekomma.¹¹

Naturvärden

På uppdrag av Göteborgs Stad har en naturmiljöutredning tagits fram.¹² 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.¹³

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.



Bilden visar höga naturvärden samt skyddsvärda träd vid Station Korsvägen. Bild: Calluna

Som illustrationen ovan visar finns det endast två förekomster av skyddsvärda träd med högt naturvärde inom planområdet. Båda förekomsterna utgörs av rödlistade lavar beskrivna nedan. I planområdets absoluta närhet finns det stora områden med höga naturvärden, dessa bedöms dock inte påverkas av detaljplanen.

Inom planområdet har flera ovanliga och rödlistade lavar påträffats. Det är framförallt två objekt som utmärker sig med de högsta naturvärdena. Det ena objektet är en ung solitär

¹¹ Utdrag ur Radonriskkarta Göteborg, SGU 2000

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

¹³ Träd och trädmiljöer i Västlänkens korridor, WSP, 2014-07-04

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 kulturmiljöbilaga¹⁴ 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 ett tillägg av markanvändningen under mark. Detta tillägg möjliggör en järnvägsstation under mark.

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



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.



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 framtagen av Antiquum.

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 spårvagnssträckningarna är li-

¹⁴ Kulturmiljöunderlag för detaljplaner för Västlänken, Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Korsvägen med omgivning, Wærn Landskap, GAJD Arkitekter, Antiquum AB14, 2013-06-12, reviderad 2014-09-18

kadana 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.

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 högborger-

liga 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: SBK).

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 skyddad enligt Plan- och bygglagen 8 kapitlet § 13. Detaljplanen bedöms inte påverka varken Landerierna eller Riksintresset för kulturmiljö.

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 Västrafik. Byggnaden innehåller väntsal,

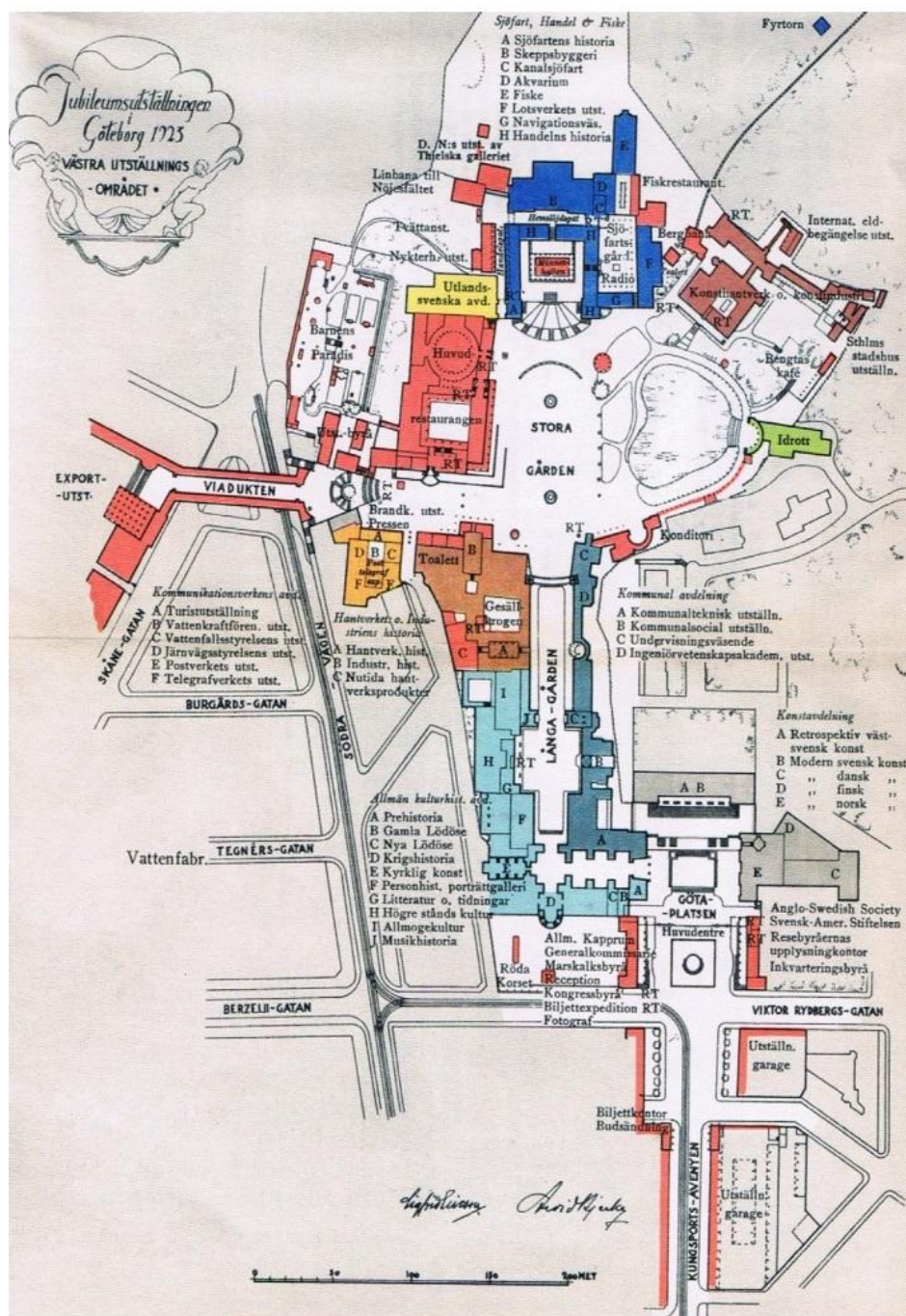
Pressbyrån, café och toaletter och tillkom 2001, då Korsvägen fick sin nuvarande gestaltning.

Fornlämningar

Inga fornlämningar finns inom planområdet.

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.

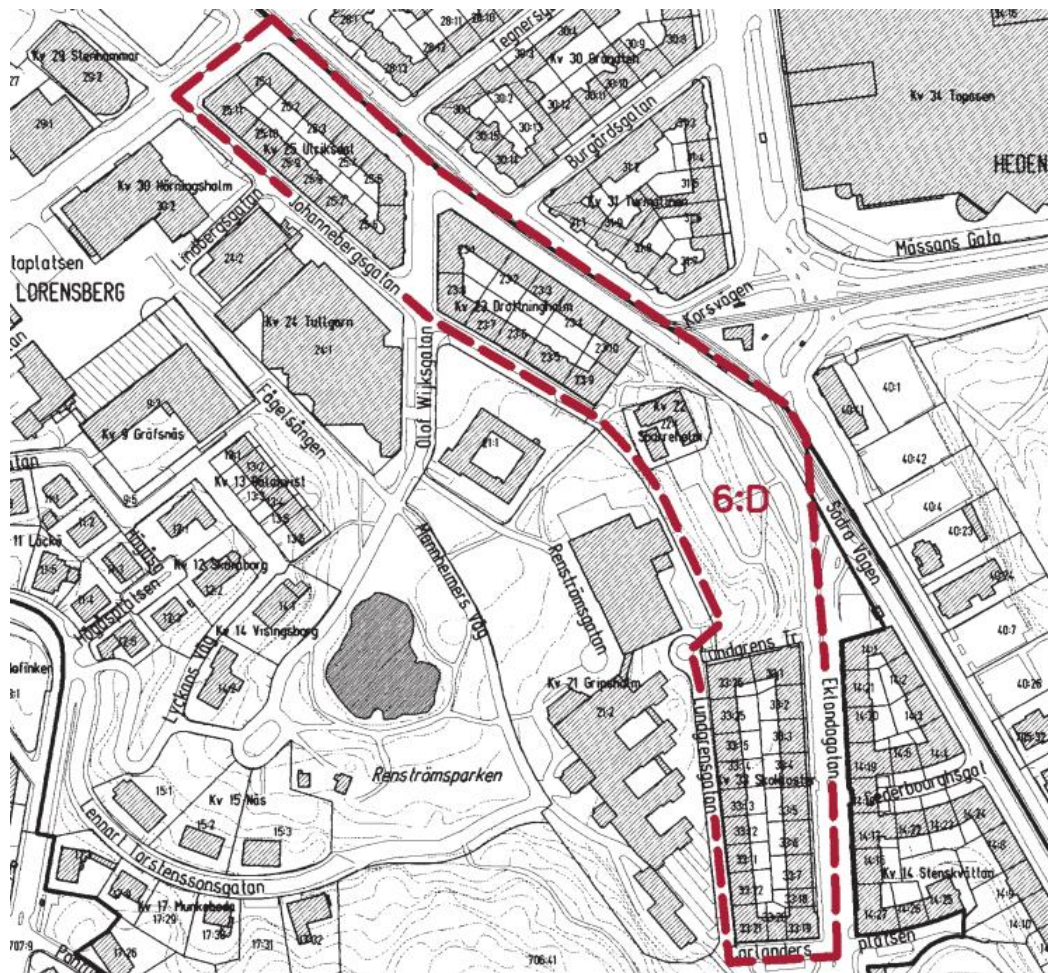


Kartbild från 1923 över Jubileumsutställningens västra område. (SBK)

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.



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

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

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.(SBK)

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 glest 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 Landeriet 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 % 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.

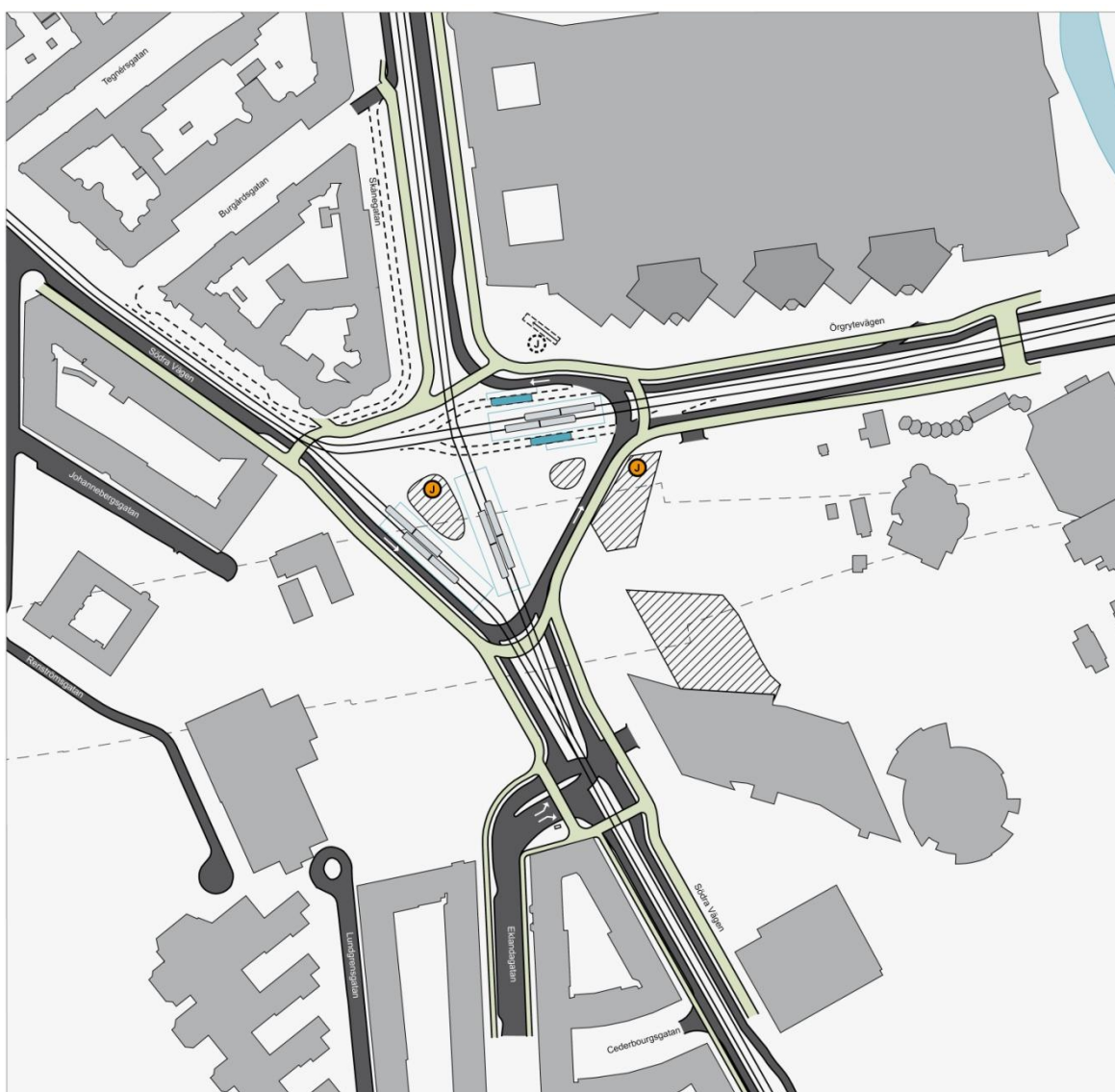
Korsvägen är tidvis hårt belastad av omfattande såväl bil- och kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik. Målpunkterna som finns i närområdet drar till sig sammanlagt ca 6 miljoner besökare per år. Kraven på tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer och passerande gång-

och cykeltrafik är redan idag stora och kommer att öka när Västlänken byggs ut och K2020¹⁵ 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.



Förslag till framtida trafikutformning (underlag trafikkontoret och Sweco, bearbetning av WSP)

¹⁵ Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen; antogs av förbundsstyrelsen GR i april 2009.

Gång- och cykeltrafik

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

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 ca 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: Trafikkontorets MapInfo databas, bearbetning WSP)



Vy över Korsvägen Mitt med Gothia Towers till vänster och Lisebergshjulet strax 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)

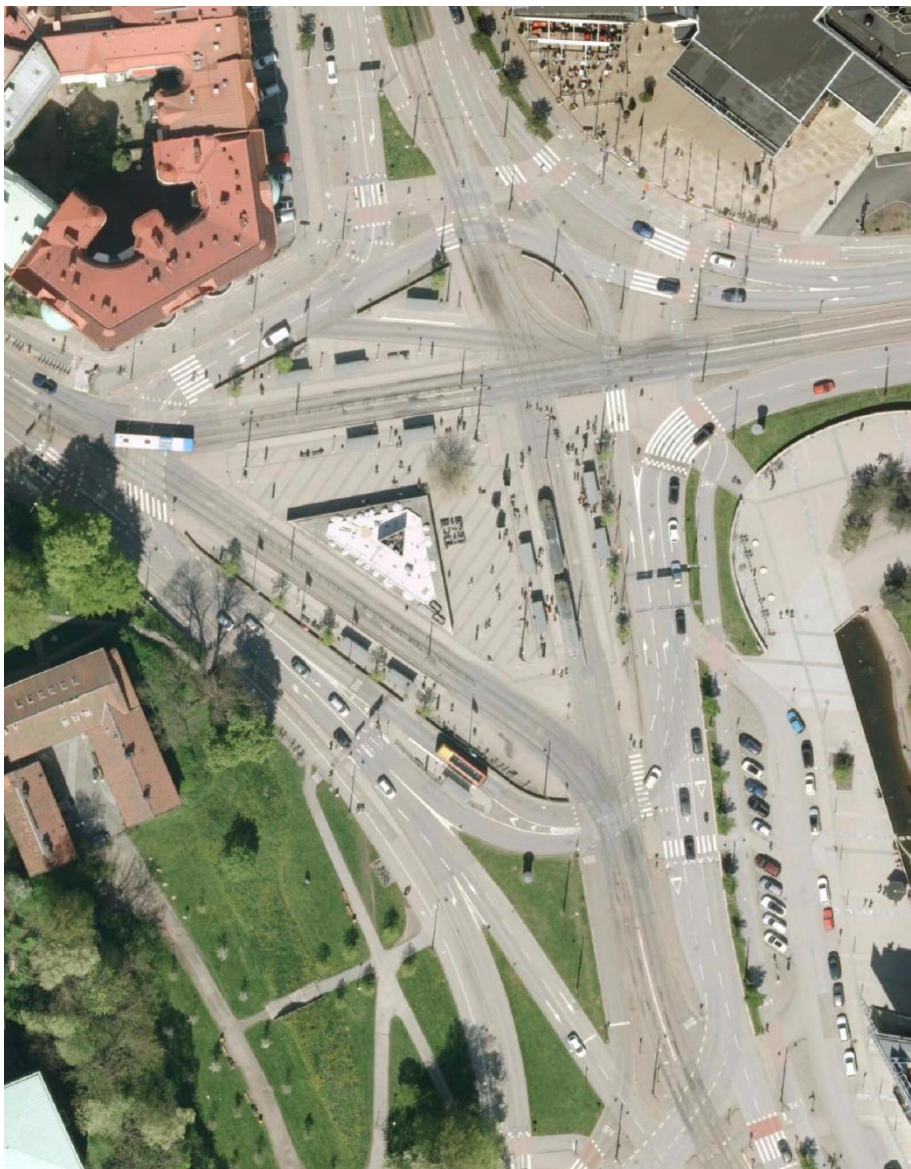
Korsvägen har tre hållplatsområden, ett längs varje sida i torgets triangelformade yta. Spårvagnar och bussar samsas om utrymmet längs norra och västra sidan, medan endast spårvagnar trafikerar den östra sidan. Hållplatsstandarden följer Göteborgs Stads standard med väderskydd, sittplatser och ledstråk.

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

Biltrafik

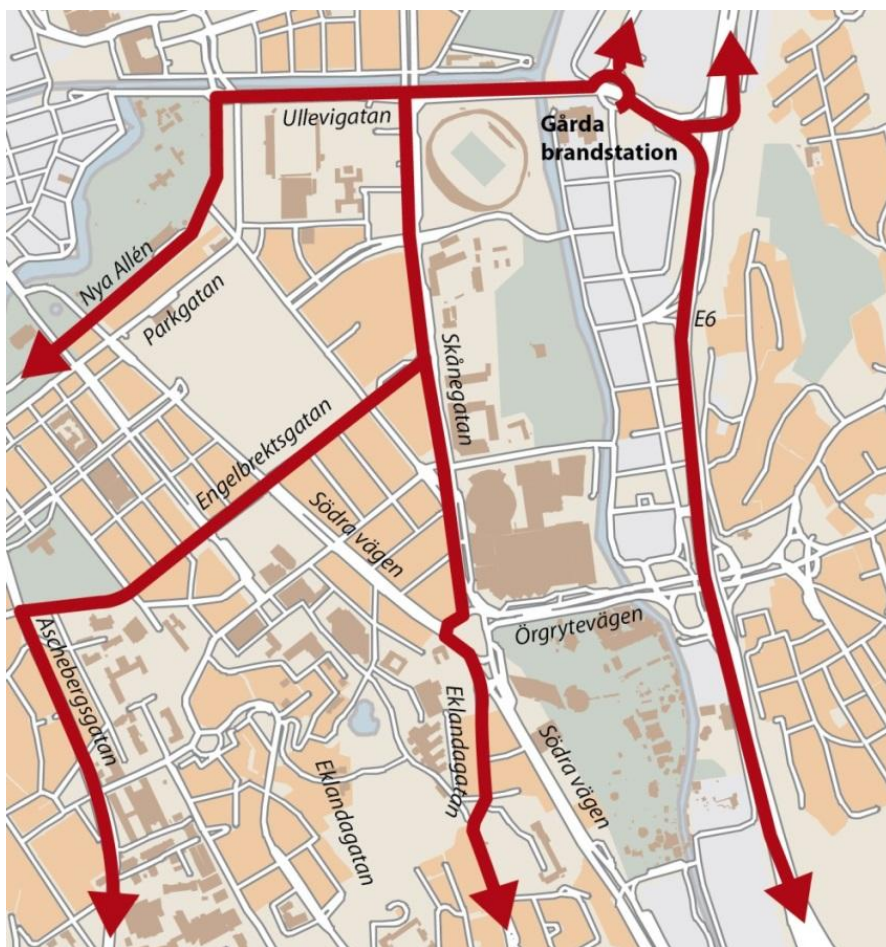
Korsvägen fungerar som en stor cirkulationsplats. Korsningen Eklandagatan – Södra Vägen (s) är signalreglerad. I övrigt gäller regler om företräde för fotgängare på markerade platser och företräde för spårvagnstrafiken. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h.

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.



Flygfoto över Korsvägen, SBK 2015

Utryckningstrafik

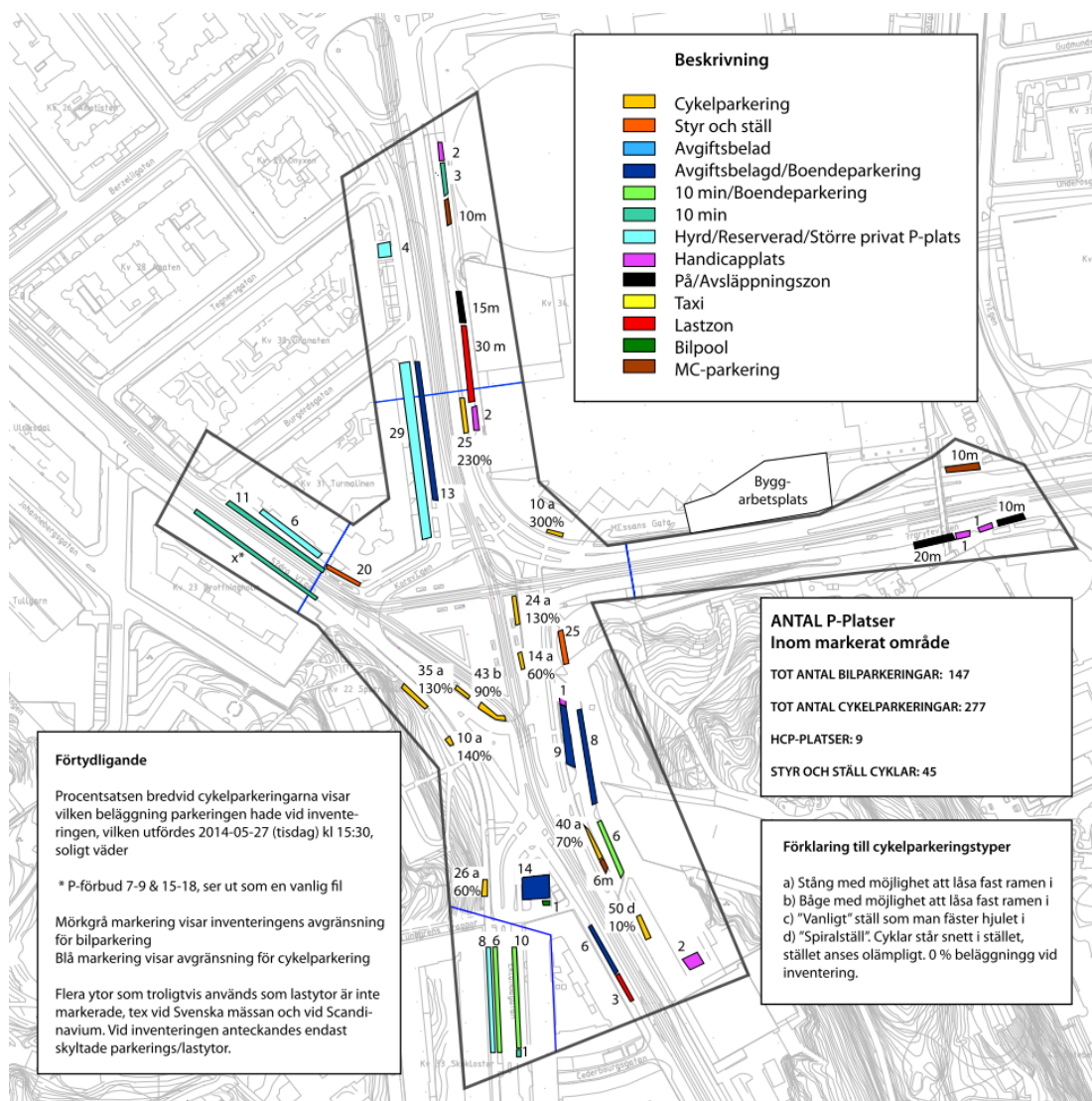


Figur 1. Utryckningsvägar från huvudbrandstationen i Gårda.
(Källa: Trafikkontorets MapInfo databas, bearbetning WSP)

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 belägningsgrad 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 högt trafik, 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 kanstenspassager, 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.
Kartan framtagen av 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 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 ¹⁶. Observera att denna gjordes då utbredningen av planområdet var större än det som nu är aktuellt.

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 PM10 ¹⁷ 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

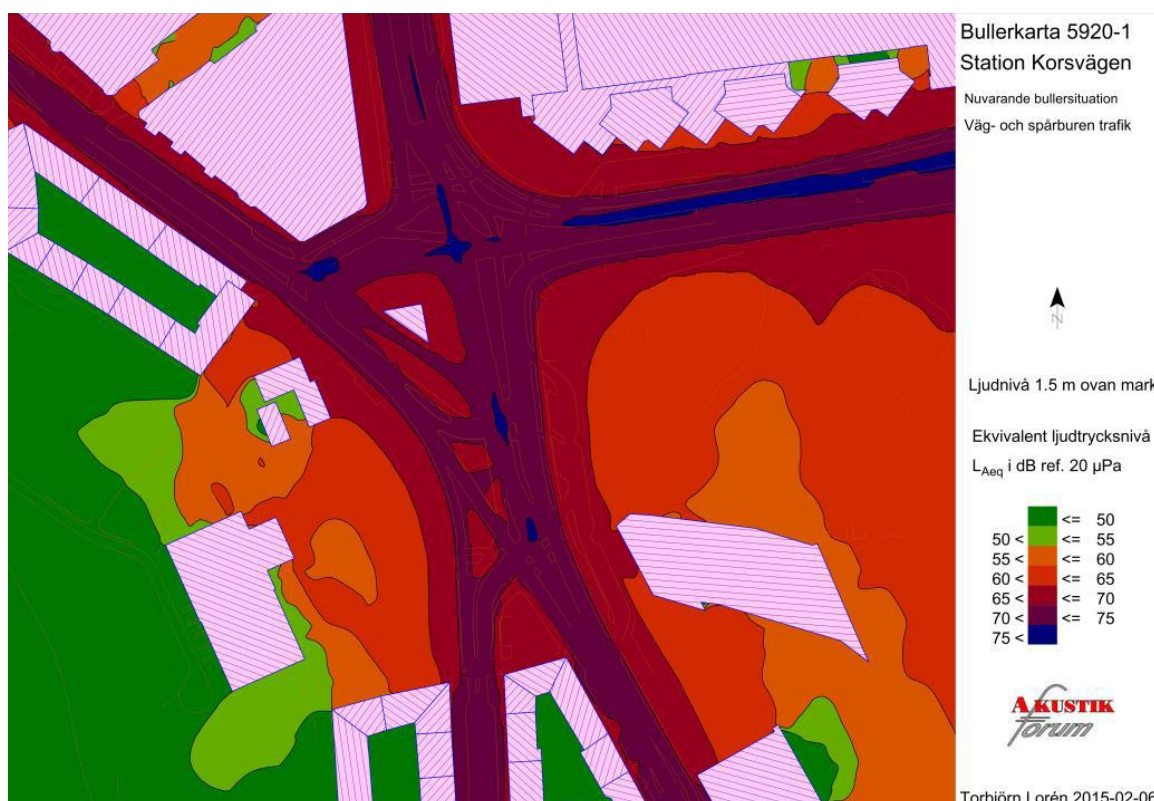
Korsvägen med omgivande bebyggelse är, enligt mätningar, utsatt för höga bullernivåer på grund av de stora flödena av väg- och spårtrafik. Stora delar av området har nivåer över 65 dBA ¹⁸, se figur nedan. För Johannebergs landeri och Lisebergsområdet är nivåerna upp till 65 dBA ekvivalent nivå. De ekvivalenta 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.

¹⁶ Dagvattenutredning till detaljplan och ändring av detaljplaner för stationsområdena för Västlänken 2014-04-11, Norconsult

¹⁷ 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.

¹⁸ Trafikbullerutredning Detaljplan för Västlänken Station Korsvägen med omgivning, Akustikforum, 2015-02-06



Ekvivalent bullernivå från vägtrafik och spårbunden trafik, nuläge (utdrag från Akustikforum 2015-02-06)

Stomljud och vibrationer

Inom Göteborg finns mäktiga leror på flera ställen som kan ge upphov till störande vibrationer kring järnvägar och publikevenemang med hoppande mäniskor. 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 gyttjor med stor mäktighet. 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 mät punkter 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 meter för att svagt slutta ned mot nivån cirka +3 meter vid Örgrytevägens passage över Mölndalsån.

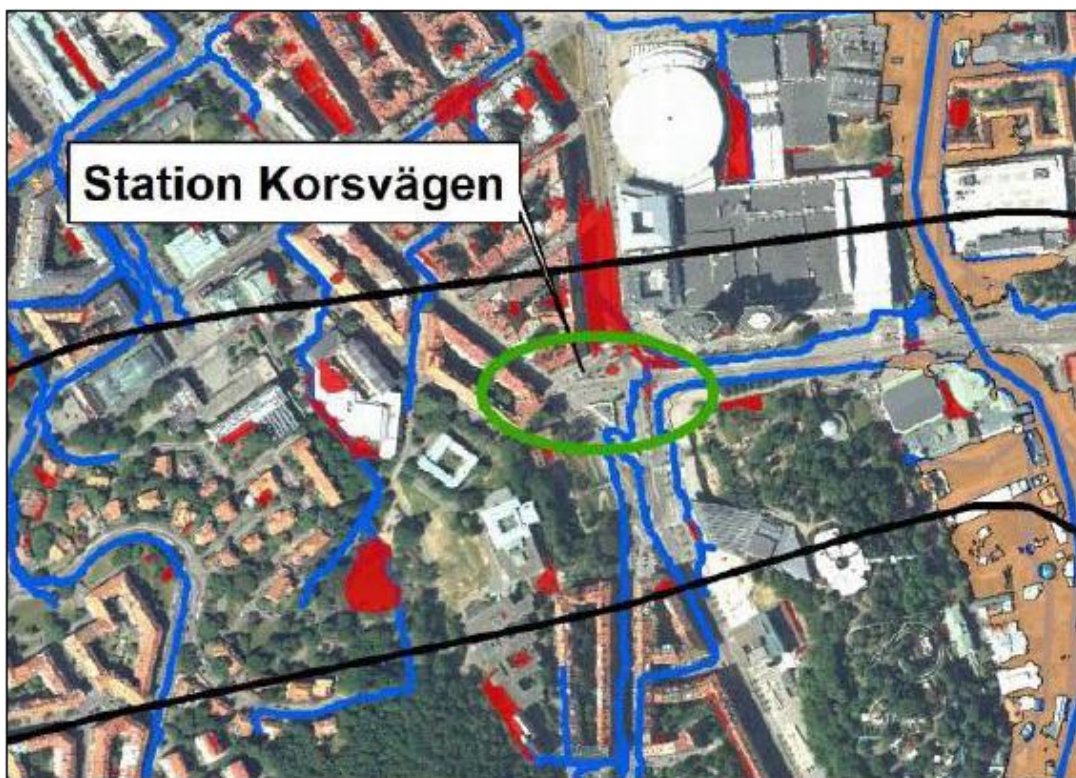
I Göteborgs centrala delar ligger normalvattenståndet i koordinatsystemet RH 2000 på +0,147 meter och högsta högvattennivån på +1,85 meter enligt "Dagvatten, så gör vi, handbok för kommunal planering och förvaltning". I densamma rekommenderas lägsta golvnivå på färdigt golv uppgå till minst +2,85 meter.

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 meter i överensstämmelse med gällande översiktsplan.

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 0,5 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.¹⁹

¹⁹ 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, med ursprungliga väg- och spårvägssträckningar bevarade. På platsen överlagras stadsplanemönster från olika tidsperioder. Den äldre stenstaden från 1800- och 1900-talet 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 delade 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 på historiska spår och samband, där viktiga värden är kontinuitet i form av sammanhängande stadsväv, samspel mellan vistelsezoner, 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



Illustrationsplanen visar planområdesgräns markerad med röd streckad linje.

Station Korsvägen är en underjordisk station som sträcker sig från Näckrosdammen /Renströmsparken i väster och 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 kanten av Korsvägen och är tänkt att integreras i en ny byggnad där det även kommer att finnas andra verksamheter. Station Korsvägen kommer även att ha en tredje stationsuppgång. Denna kommer att ligga i anslutning till Olof Wijksgatan, alltså utanför föreliggande planområde för att serva universitetet och Götaplatsen.

Förslaget innebär en stor torgyta som kan rymma den ökade kollektivtrafiken och framtidens längre spårvagnar. Triangelformen bevaras och bussar och spårvagnar kommer att köra i samma stråk som idag. Genomfartstrafik från Skånegatan och söderut kommer i framtiden inte att vara möjlig. Här föreslås istället en bilfri platsbildning som kan utformas som ett gångfartsområde, där endast angörings- och servicetrafik tillåts. Cykelstråk planeras att lokaliseras till i huvudsak enkelriktade stråk kring 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 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.

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. 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, umgänge och så vidare. Detta kommer att göra platsen mer levande.

En större, sammanhängande torgyta skapas på Korsvägen. Torget begränsas av huvudgatorna Södra vägen, Skånegatan och Örgrytevägen samt fastigheten Heden 31:7. Torgytan kommer att omges av biltrafikstråk förutom mot nordväst, där endast biltrafik som försörjer fastigheten Heden 31:7 tillåts.

Torgytan kommer att korsas av spårvagnstrafik i nordsydlig riktning. Även längs torgets norra del kommer buss- och spårvagnstrafik att passera. Dessa stråk kommer att medföra en viss barriär för fotgängarrörelser över torget. Passager över spåren kommer att finnas.

Den centrala torgytan ska utformas som en vistelseyta med hög kvalitet som är välkomnande och trygg. Torget ska fungera för effektiva byten mellan olika trafikslag med tydlig information och gena rörelsestråk. Spårvagn och buss kommer att dela ytor för hållplatser för att underlätta för resenärernas byten. Platsen ska också erbjuda möjlighet till en stunds avkoppling, både inomhus och utomhus.



Illustration över Korsvägen, vy från sydost, framtagen av Varpunen

En mindre torgyta finns norr om Korvägen, mellan Skånegatan och Södra Vägen. Då den barriär som dagens biltrafik utgör försvinner, skapas en naturligare och mer framkomlig koppling från Korsvägen mot promenad- och cykelstråken 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 biltrafiken tas bort.

I östra delen av planområdet kommer ytterligare en plats skapas mellan Universeum och den nya byggrätten norr därom. Här kommer grönska att sippra ner från Lisebergsparken, eventuellt via en trappa som förbinder platsen med Liseberg. Platsen har bra solförhållanden och stor potential att bli ett trevligt tillskott i området. Göteborgs Stad arbetar med ett gestaltungsprogram för att förtydliga hur torget kan utvecklas.

Universeum har idag en lekplats på sin tomt intill huvudentrén. Sedan tidigare har Universeum utbyggnadsmöjligheter på denna del av tomten. Om dessa realiseras är det inte troligt 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 i så fall att skapa en ny lekmiljö på torgytan intill Universeum.

Bebyggelse

Station Korsvägen under mark

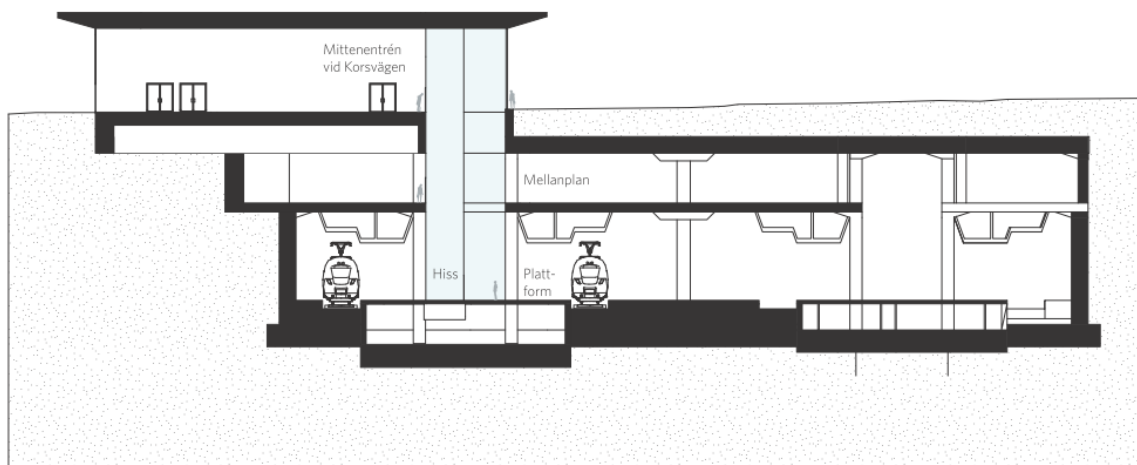


Illustration av mellanplanet under mittentrén vid Korsvägen. Illustration Trafikverket.

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.

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. Planet kommer att nås via rulltrappor och hissar och lanterniner som ska fungera som dagsljusinsläpp.



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

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.

Gångtunnel till Skånegatan, Örgrytevägen och Svenska Mässan

Detaljplanen möjliggör en gångtunnel från mellanplanet under Örgrytevägen fram till hörnet av Skånegatan och Örgrytevägen. Denna skulle underlätta för de västlänksresenärer som önskar ta sig snabbt och väderskyddat norr- och österut. Dessutom möjliggörs att verksamheterna i Svenska Mässan kan nås direkt från gångtunneln. Förbindelsen kommer att förse med trappor, hissar och rulltrappor. Det kommer även att vara möjligt att ta med sig cykel genom tunneln. Uppgången placeras på torgytan framför Svenska Mässan. Mässan studerar för närvarande en annan utformning av entrén än dagens. Om dessa planer realiseras kommer placeringen av uppgången att samordnas med den nya utformningen. Till exempel kan hissar komma att integreras i entrébyggnaden men också nås direkt från torget. Väderskydd över uppgången skulle även kunna förenas med mässans entré.

Stationsuppgång och resenärsservice centralt på Korsvägen

En av Station Korsvägens uppgångar kommer att placeras centralt på Korsvägen i en entrébyggnad. Denna uppgång blir det naturliga valet för bytesresenärer och fotgängare med mål i nordväst och sydväst. Planförslaget reglerar en högsta nockhöjd för entrébyggnaden och att dess funktion som entré till järnvägsstationen ska vara tydlig. Stor vikt kommer att läggas vid att dagsljus och rymd upplevs i byggnaden.

Entrébyggnaden kommer som minimum att innehålla trappor, rulltrappor, hissar, utrymme för biljettautomater och skärmar för trafikinformation. Planen möjliggör för verksamheter, som till exempel resenärsservice att etablera sig i byggnaden. Ambitionen är att möjliggöra dagsljusnedsläpp från markplan till mellanplan.



Illustration över Korsvägen, vy från Södra Vägen (norr), framtagen av Varpunen

På torgytans östra del kommer det att vara möjligt att uppföra byggnader för resenärsservice. Göteborgs Stad och Västtrafik utreder tillsammans vilka behov av service som finns. Man kommer även att göra en analys över hur byggnaderna optimalt placeras på torget och hur dessa ska gestaltas. På samma sätt som stationsbyggnaden kommer nockhöjden här att vara begränsad.

Det är önskvärt att få ned dagsljus till mellanplanet. Planförslaget tillåter att lanterniner får placeras på torget. Dock får de inte hindra trafikantörelser över ytan. Var lanterniner ska placeras och hur dessa skulle kunna gestaltas utreds i samband med arbetet med gestaltungsprogrammet.

Bebyggelse med stationsuppgång på östra delen av Korsvägen

I korsningen Korsvägen/Örgrytevägen, möjliggörs nybyggnation för centrumändamål i 3 våningar. I denna byggnad föreslås en uppgång för Västlänken att integreras. Denna uppgång kommer att hantera stora resenärslöden då den blir huvudentré för evenemangsbesökarna.

I markplan kommer det, utöver stationsentré att finnas en entré till cykelgaraget i mellanplanet samt insatsvägar för räddningstjänsten. Byggnaden kan dessutom få ett innehåll av verksamheter som till exempel restaurang och handel. Ventilation från järnvägstunneln kommer att integreras i byggnaden.

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, biografier och bibliotek. 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.

Universeum

I sydöstra delen av planområdet finns en byggrätt för utbyggnad av Universeum. Denna byggrätt kom till stånd 1999 i samband med detaljplanen för Universeum. Planförslaget förändrar 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.

Trafik och parkering

Nya Korsvägen ska gå ifrån att vara en utpräglad infartspunkt för biltrafik till att i större utsträckning bli en del av folklivet i innerstaden och nuvarande city. Trafikförslaget ska därför säkerställa goda kopplingar till den omgivande staden för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer, bland annat för att hålla nere bilresandet. Nedan visas trafikförslag för Korsvägen efter 2023.



Trafikförslag för Korsvägen. Bilvägar är illustrerade med mörkgrått och gång- och cykelvägar med ljusgrönt. (Källa: Trafikkontoret, bearbetning WSP)

Gång- och cykeltrafik



Schematiska illustrationer över gångstråk (vänster) respektive cykelstråk (höger). WSP.

Med det nya trafikförslaget förändras förutsättningarna för fotgängare och cyklister på och kring Korsvägen. Gång- och cykelvägar föreslås ligga i anslutning till varandra och grundprincipen är att ge förutsättningar för enkelriktad cykeltrafik på båda sidor om samtliga anslutningsvägar, i enlighet med intentionerna i cykelprogrammet. Cykelvägarna kommer dock att göras så breda att en dubbelriktad trafiklösning är möjlig. De ska också ha naturlig koppling till övriga stråk, varför en viktig uppgift under arbetets gång är att bevaka framtida anpassning/samordning med intilliggande områden.

Korsvägen ska uppfattas som ett innerstadstorg som präglas av låga hastigheter och ömsesidig respekt mellan samtliga trafikslag. Detta är en nödvändighet eftersom gångströmmarna tidvis, särskilt vid stora evenemang, kan vara så stora att både kollektivtrafik och biltrafik har svårt att komma fram. Det kommer att finnas passagemöjligheter för oskyddade trafikanter över samtliga omgivande huvudgator, men lokaliseringen och utformningen av dessa utreds senare i planeringsprocessen. För att underlätta passager mellan stationen och Skånegatan planeras en gångförbindelse under Örgrytevägen, som kopplar samman Västlänkens mellanplan med Svenska Mässan och Skånegatan.

I anslutningen från Skånegatan kommer biltrafiken till Korsvägen kommer biltrafiken att minskas vilket reducerar antalet konfliktpunkter för både fotgängare och cyklister som ska passera Skånegatan här. Konfliktpunkterna för fotgängare och cyklister är reducerade även i Korsvägens norra del, i och med avsaknaden av fordonsrörelser mellan Skånegatan och Södra Vägen, samt att trafiken från Örgrytevägen endast kan svänga in på Skånegatan.

Enligt gjorda beräkningar förväntas år 2035 drygt 2000 cyklister passera Korsvägen under dygnets maxtimme. Detta motsvarar stadens mål om en fyrdubblad cykeltrafik mellan år 2011 och 2025 samt en efterföljande ökning om 3 % per år fram till 2035.

Kollektivtrafik



Schematisk illustration över kollektivtrafikstråk. WSP.

Stråken för spårvagnstrafiken kommer i stort sett att fungera som idag. Trafikeringen sker med linjer i nordsydlig riktning med anløp via Södra Vägen (söder) och till/från norr via Skånegatan eller Södra Vägen (norr). Befintliga hållplatslägen kommer också i stort sett att vara kvar. För trafikeringen i öst-västlig riktning leds spårvagnstrafiken som idag, med linjer österifrån via Örgrytevägen samt västerifrån via Södra Vägen (norr). Hållplatsen flyttas dock från väster om, till öster om Skånegatan för att rymma den perronglängd som krävs.

För busstrafiken vid Örgrytevägen kommer separata körfält med hållplatser att anläggas på ”utsidorna” om spårvagnshållplatsen. Det blir alltså fyra plattformar, två för spårvagnar och två för bussar, vid detta hållplatsläge.

Precis som idag kommer spårvagnar och bussar att dela hållplatsläge för trafik i nordsydlig riktning till och från Södra Vägen (n) mot Eklandagatan och Södra Vägen (s).

Den framtida kollektivtrafiken i Göteborg innebär högre turtäthet och längre spårvagnar. Korsvägen föreslås därför utformas så kompakt som möjligt med tanke på behovet av längre hållplatser och på de geometriska utrymmen som de längre spårvagnarna kräver. Ambitionen är också att ge Korsvägen en sammanhållen utformning så att det blir så korta avstånd som möjligt för resenärer som ska byta färdmedel.

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.

Tillgänglighetsanpassning ska följa de anvisningar som Göteborgs Stad tillämpar. Utformning och gestaltning av hållplatser kommer att behandlas i kommande detaljplanering.

Trafikeringen av buss- och spårvagnstrafik år 2035 som visas i figuren är baserad på uppgifter från Västtrafik.²⁰ Detta motsvarar en fordonsökning jämfört med 2014 med ca 15 %.

Vad gäller kollektivtrafikresenärer som rör sig på Korsvägen förväntas antalet fördubblas till år 2035 jämfört med år 2014. Resandet med enbart buss och/eller spårvagn dominerar platsen. Runt en tredjedel av resenärerna utnyttjar Västlänken.



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

Biltrafik



Schematisk illustration över biltrafikstråk. WSP.

Korsvägen kommer liksom idag att fungera som en cirkulationsplats. En viktig förändring är dock att länken mellan Skånegatan och Södra Vägen (norr) försvinner. Angöring till byggnaderna i kvarteret mellan Skånegatan och Södra Vägen (norr) sker via en separat väg

²⁰ Trafikeringen skiljer sig något jämfört med Västtrafiks uppgifter, i det att den så kallade Lisebergslinjen med 10 dubbelturer i vardera riktningen mellan Södra Vägen (s) och Örgrytevägen inte finns med.

från Skånegatan. Det kommer inte att vara möjligt för bilister som kommer från Skånegatan att köra genom Korsvägen.

Förslaget innebär att Eklandagatan kan angöras från Södra Vägen (norr) respektive Södra Vägen (söder). Den senare förbindelsen utgörs av en vänstersvängsmöjlighet som inte finns idag. Det innebär således att trafik söderifrån mot Eklandagatan inte längre kommer att belastas Korsvägens cirkulationsplats. Trafik från Eklandagatan kan välja att köra söderut via Södra Vägen (söder), alternativt via Korsvägen till Örgrytevägen eller Skånegatan.

Trafikplats Korsvägen kommer, precis som idag, inte att vara signalreglerad. Kollektivtrafiken har företräde gentemot biltrafiken. Korsningen Eklandagatan-Södra Vägen (söder) är den enda som är signalreglerad, och där kommer kollektivtrafiken att ha prioritet. Denna korsning kan komma att utformas som en cirkulationsplats med genomgående kollektivtrafikkörfält.

Konfliktpunkter mellan gångtrafik/cykeltrafik och motorfordon regleras med detaljutformning och utreds vidare i kommande arbeten. Intentionen är att förbättra framkomlighet och tillgänglighet till platsen för gående och cyklister. Antalet körfält kommer att minskas jämfört med idag, men den detaljerade utformningen kring detta, liksom körfältsbredder och passagepunkter kommer även det att utredas vidare.

Bilarnas hastighet på Korsvägen kommer att begränsas för att säkerställa ett gott samspel med oskyddade trafikanter. Vilken hastighetsbegränsning som kommer att råda kommer att fastställas senare i planeringsprocessen, liksom om fysiska farthinder kommer att anläggas.

Parkering och angöring

Det planeras för totalt ca 2000 parkeringsplatser för cykel, uppdelat på ett antal parkeringsytor både över och under mark. Målsättningen är att cykelparkeringarna ska placeras i anslutning till samtliga stråk som berör Korsvägen samt nära Västlänkens nedgångar och kollektivtrafikhållplatser. Det pågår ett arbete kring lokaliseringen av cykelparkeringarna. Det kommer också att finnas låncyklar att tillgå. Anläggning av ett cykelgarage under mark med ca 400 platser planeras i Korsvägens östra del, integrerat i mellanplanet. I anslutning till cykelgaraget kommer det att finnas service för cyklister, till exempel dusch, toalett, förvaringsmöjligheter och cykelpumpstation. Om intresse finns för att etablera en cykelverkstad finns ytor för detta.

I det fortsatta arbetet med detaljplaneringen av Korsvägen kommer det att säkerställas att det går att angöra med bil till alla adresser, samt Västlänkens nedgångar, för att till exempel hämta/lämna. Det ska också finnas plats för taxi samt lastning/lossning vid berörda verksamheter och tillfredsställande möjlighet till bilparkering, i en omfattning som motsvarar ett framtida lägre bilinnehav. Även tillgänglighet för funktionshindrade i form av angöring och parkeringsplatser kommer att tillgodoses.

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 ledlinjer 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

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 längre österut. Den kommer även att användas av Trafikverket för service av Västlänken.

I anslutning till den östra entrén ska uppsamlingsytor finnas samt parkeringsmöjligheter för räddningsfordon. Här ska även räddningstjänsten ha möjlighet att träna räddningsinsatser. Plankartan reglerar ett separat trapphus för räddningsinsatser.

Utryckningsvägen från huvudbrandstationen i Gårda som idag går från Skånegatan, genom Korsvägen, till Eklandagatan, påverkas av trafikförslaget. Lämplig utformning ska diskuteras med räddningstjänsten i kommande arbeten.

Varuleveranser till servicefunktionerna i mellanplanet sker via inlastning i den östra byggnaden.

Grönstruktur

För att bevara den historiskt viktiga kopplingen av grönstruktur mellan Johannebergs landeri och Liseberg, ser planen till att det i östra kanten av planområdet sparas ett mellanrum mellan Universeum och den nya byggrätten norr därom. Tillåten höjd på denna byggnad, tillsammans med öppningen, gör att Korsvägens besökare kan förnimma Lisebergs grönområde från torget. Det gröna sambandet förstärks med planteringar i mellanrummet, vilket regleras med en planbestämmelse. Förslagsvis anläggs en trappa med växtlighet som leder från torget till Lisebergs park. Även tillåten byggnadshöjd på stationsuppgången centralt på torget kommer att vara så låg att landeriet med dess gröna omgivningar ska kunna upplevas från Korsvägen.

De trädmiljöer inom aktuell detaljplan som riskerar att påverkas i samband med ombyggnaden av Korsvägen är enligt naturmiljöutredningen²¹ dels en allé med körsbärsträd utmed Mölndalsvägen 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 rödlistade 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 tar Göteborgs Stad och Trafikverket gemensamt fram ett åtgärdsprogram. De träd som berörs av denna detaljplan, eller av genomförandet av det trafikförslag som är kopplat till denna detaljplan, kommer att behandlas på samma sätt. Hur de avses att kompenseras är beskrivet under avsnittet kompensationsåtgärder.

²¹ Naturmiljöutredning för Västlänken i Göteborg, Calluna, 2013-12-13

Kulturhistoria

Korsvägen präglas av de fyra huvudgatorna som strålar ut från platsen och siktlinjerna via dessa är en viktig del i både den historiska förståelsen för platsen som 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 lagts med utgångspunkten att siktlinjerna ska behållas.

Karaktäristiskt och historiskt viktigt för Korsvägen är även dess triangelform som bildats i mötet av huvudgatorna. Planförslaget har sin utgångspunkt i och bevarar denna form.

I planförslaget är tillåten högsta nockhöjd på bebyggelse på torget 5 meter. Begränsningen har gjorts med hänsyn till Johannebergs landeri och närliggande bostadskvarter mellan Södra Vägen och Skånegatan, kvarteret Turmalinen, vilket har ett mycket högt arkitekturhistoriskt värde. Ambitionen är att bebyggelsen inte ska vara högre än sockelhöjden på detta kvarter då denna fond är viktig att bevara. Likaså ska byggnadernas nockhöjd vara lägre än den plåtå som landeriet och dess park ligger på. Begränsningen medför också att kopplingen i grönstrukturen mellan Johannebergs landeri och Liseberg kan bevaras.

Gestaltning och kvalitet

Stationsentréerna ska utformas så att det blir tydliga och lätta att orientera för resenärer. Utformning av ny arkitektur ska underordna sig det historiska rummets kontext vad gäller uttryck, skala, volym, materialbehandling samt färgskala. Ny bebyggelse, såväl stationsuppgångar som tekniska anläggningar, ska anpassas till platsens karaktär präglad av hög materialkvalitet, lågmäld färgskala samt stor omsorg om detaljerna.

Gestaltningsprogram

Göteborgs Stad håller på att ta fram ett gestaltningsprogram för planområdet där principer kring utformning, material, färg och form arbetas fram. Programmet kommer att bestå av två delar, där den övergripande delen, Gestaltningsprogram för detaljplan - Västlänkens tekniska anläggningar och servicetunnelmynningar, nu är färdigställd. Den andra delen arbetas fram under våren 2016 och skall vara klar inför granskningsskedet av denna detaljplan. Denna kommer att beröra de offentliga platserna på Korsvägen.

Frågeställningar som kommer att diskuteras i gestaltningsprogrammet är till exempel hur Korsvägens sammanlänkande platser och stråk med olika karaktär och funktion ska kunna gestaltas och hur transparens och överblickbarhet uppnås trots visuellt framträdande byggda element och vegetation. Kontinuitet, flexibilitet och samspel är viktiga aspekter att ta hänsyn till i arbetet med gestaltningen.

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. Kvalitetsprogrammet 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.

För platsspecifika handlingsplaner se bilaga: *Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken Station Korsvägen med omgivning*, analys nuläge och analys förslag Stadsbyggnadskontoret.



Vy över Korsvägen som visar på hur stora ytor som i nuläget används för biltrafik. (Foto WSP)

Teknisk försörjning

Ledningar

Inom planområdet finns befintliga allmänna ledningsstråk. Inför byggstart ska fastighetsägaren i samråd med ledningsägaren säkerställa att ledningar flyttas eller ersätts. Föreslagen gångtunnel kan i viss mån anpassas till befintliga ledningar alternativt behöver ledningar flyttas. Ett utredningsarbete kring detta pågår.

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

Ledningssystemet inom planområdet utgörs både av kombinerat avloppssystem och separata dagvattenledningar. För att inte öka belastningen till avloppsreningsverket och vid eventuell översvämning inom planområdet riskera att spillvatten tränger upp är det mycket viktigt att hantera dagvattnet och avrinningsvägarna på ett tillfredställande sätt inom planen.

Grundvattenytan inom planområdet ligger på ca +6 meter vid Korsvägen och ca +2 till +3 meter invid Mölndalsån. Då översta metern består av väg- och spårfyllnadsmaterial men även av finkornigare jord kan infiltration vara möjligt inom vissa delar av planområdet.

I torgytan centralt i området vid Korsvägen föreslås ett kassetmagasin för utjämning av dagvatten ifrån vägytorna.

Dagvattnet från kvartersmark föreslås fördröjas inom respektive fastighet, vilket kan ske på olika sätt till exempel genom gröna tak, raingardens, kassetmagasin eller liknande anlägg-

ningar. Större sammanhängande parkeringsanläggningar och trafikytor bör förses med oljeavskiljare.

För att säkerställa att ytvatten ifrån intilliggande högre belägen naturmark inte drabbar planerad bebyggelse föreslås avskärande diken anläggas mot naturmarken.

Anslutningspunkt för dagvatten från detaljplaneområdet blir troligtvis till befintliga dagvattensystem i Örgrytevägen med utlopp i 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.

Övriga åtgärder

Höga vattennivåer

Byggnader och samhällsviktiga anläggningar i området, det vill säga funktioner som garanterar stadens tekniska försörjning, förläggs på nivåer enligt gällande översiktsplan, det vill säga över +2,8 meter respektive +3,8 meter enligt nuvarande höjdsystem RH 2000.

Utgångsnivåer för fortsatt arbete med att säkra områdets tillgänglighet vid en översvämningssituation är att byggnader ska kunna nås av Räddningstjänsten. Det innebär att dessa vägar inte ska kunna drabbas av mer än 0,5 meter översvämning.

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 kan bli instängt och orsaka översvämningar. Från Mölndalsvägen, via Korsvägen ner längs Örgrytevägen finns två ytliga vattenvägar vilka båda mynnar i Mölndalsån. I fortsatt planarbete kommer marknivåer studeras noggrannare och planerade gator, torg och anläggningar att höjdsättas.

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. Dessutom förbereds åtgärder för att kunna skydda upp till en högre nivå.

För byggskedet och år 2100 är flödet i Mölndalsån styrande för skyddsnivåerna vid Station Korsvägen. För 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.

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.

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 luftföreningskrav.

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

Markmiljö

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.

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 Universeum. Det andra tornet integreras i den nya byggnaden i östra delen 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 Musikhögskolan/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 fram²². Bullernivåerna är idag höga inom området. Planförslaget medför både höjningar och sänkningar av bullernivåerna för omkringsliggande bebyggelse.

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.

Som en åtgärd för att minska bullerstörningarna från spårvagnarna kommer en ljudabsorberande markbeläggning som till exempel gräs, att användas i spårområden där det är möjligt. Principer för bullerreducerande åtgärder kommer att studeras i pågående gestaltungsprogram.

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

²² Trafikbullerutredning, Detaljplan för Västlänken: Station Korsvägen med omgivning, 2015-02-06

- 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 FoHMF 2014:13, avseende ekvivalenta ljudtrycksnivåer beskrivna i tertsband i nämnda författningssamling.

I planen finns en bestämmelse för störningsskydd. Denna innebär att maximal ljudnivå inomhus i bostäder inte får överskrida 30 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 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. För att säkerställa platsens gröna och blå kvaliteter har arbetet med ett gestaltungsprogram påbörjats, där bland annat planeringsmöjligheter studeras. Önskemålet är att stärka den gröna kopplingen mellan parkerna på östra och västra sidan av Korsvägen. Arbetet görs i dialog med Universeum och Liseberg

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 möjliggörs därför på torgytan utanför Universeum.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Allmän plats i form av huvudgata, lokalgata 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 kommande genomförandeavtal.

Västtrafik ansvarar för byggnad/er inom de centrala torgytorna av planområdet.

Anläggningar inom kvartersmark

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

Trafikverket ansvarar för utbyggnad av den västra stationsbyggnaden. Ansvarsfördelningen mellan Västtrafik och Trafikverket studeras vidare i planarbetet och säkerställs innan genomförandet av detaljplanen.

Diskussioner pågår mellan Göteborgs Stad och Lisebergs AB gällande ansvar för byggrätten i östra delen. Detta studeras vidare i planarbetet inför granskningen.

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.

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 tunnlarna 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 mezzaninplanet kommer det bland annat finnas lokaler för butiker och cykelparkering.

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

För kvartersmark ska nya fastigheter bildas.

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, dagvatenssystem, 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 kan komma att omprövas beroende på hur fastighetsbildning sker för den östra stationsbyggrätten. 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.

Ledningsrätt

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge. De delar av befintliga allmänna ledningsområden som hamnar på kvartersmark till följd av den nya detaljplanen ska säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare.

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 område som på plankartan markerats med U kan allmänna ledningar placeras. Dessa kan säkerställas med 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 den kommunala kvartersmarken 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-fastighetsbildning, 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 ”Torg”.
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.	Kvartersmark för centrumändamål. Marken behövs för Västlänkens östra uppgång, kommande byggnation samt för järnvägstunneln.
Heden 40:38		Del av fastigheten regleras genom 3D-fastighetsbildning till	Kvartersmark för centrumändamål. Marken behövs för

		den nya tunnel-fastigheten. Del av fastigheten regleras till Heden 40:1.	Västlänkens östra uppgång, kommande byggnation samt för järnvägstunneln.
Heden 40:42	Erhåller mark från Heden 705:24	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 kultur och fritid. Marken behövs för Västlänkens östra uppgång, kommande byggnation samt för järnvägstunneln. Kvartersmark för bl.a. centrumändamål samt Allmän plats ”Torg” och ”Huvudgata”.
Heden 34:16	Erhåller mark från Heden 705:24.	Avstår mark till Heden 705:24.	Kvartersmark för centrumändamål. Allmän plats ”Torg”.

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.

Parterna avser att upprätta fler blockavtal som i likhet med Blockavtal 1 och 2 beskriver hur del av Västsvenska paketets budget ska användas.

Genomförandeavtal 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. Genomförandeavtalet 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 kan komma att tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket.

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

Innan detaljplanen antas ska avtal ha tecknats mellan Göteborgs Stad, Västtrafik och Trafikverket angående ansvar för och ägande av olika delar av den blivande stationen.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Västtrafik

Avtal kan komma att tecknas mellan Göteborgs Stad och Västtrafik gällande ny hållplatsbyggnadsfastighet i mitten av planområdet. Marken upplåts med arrende.

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, Trafikverket och Svenska Mässan

Innan detaljplanen antas ska avtal ha tecknats mellan Göteborgs Stad, Trafikverket och Svenska Mässan angående ansvar för och ägande av olika delar av den tunneln samt 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 kan komma 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. Biotop-skydd kan eventuellt bli aktuellt för vissa djur- och växtarter. Dispens från fridlysningsföreskrifter (artskyddsförordningen) kan bli aktuell för vissa djur- och växtarter.

Tidplan

Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt med mera och Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal är antagen . Ansökan om fastställelse av järnvägsplanen för Västlänken har gjorts.

För detaljplanen Station Korsvägen gäller nedanstående tidplan:

Samråd: andra kvartalet 2016

Granskning: första kvartalet 2017

Antagande: första kvartalet 2018

Om detaljplanen inte överklagas fastställs den fyra veckor efter antagande.

Tidplanen är preliminär och förutsätter att inga oförutsedda utredningar kommer att krävas samt att detaljplanen inte överklagas.

Förväntad byggstart förberedande ledningsomläggningar: andra kvartalet 2016

Förväntad byggstart: första kvartalet 2018

Färdigställande: första kvartalet 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 tio år från det datum då planen vunnit laga kraft

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 stöder 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.

Framtidens Korsvägen utformas på ett sådant sätt att det är självklart för alla att detta är en gemensam yta där trafikslagen samsas, på i princip lika villkor. Trafikmiljön blir mjukare och motortrafik framförs i låg hastighet. Platsen blir således lättare att överblicka och mer orienterbar, vilket leder till mindre stress och därmed till färre konfliktsituationer.

Gång- och cykeltrafik

Trafikförslaget förväntas ge en god trafikmiljö för fotgängare och cyklister. Ett tydligare trafiksystem med enkelriktade cykelbanor som läggs parallellt med gångbanor, ska medföra en mer överblickbar trafiksituation. Cykelbanorna kommer att ges en naturligare koppling till det övriga cykelvägnätet, 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.

Stor omsorg måste som alltid att läggas vid detaljutformningen och lokaliseringen av gång- och cykelbanor, passager och stråk då detta kommer att ha stor betydelse för både framkomlighet, säkerhet och trygghet för de oskyddade trafikanterna. Även planeringen av cykelparkeringarnas lokaliseringen och utformning vid Korsvägen är av stor vikt för att cykeln ska vara attraktiv vid val av transportmedel. Sådana hänsyn kommer att tas i samband med detaljutformningen senare i processen.

Kollektivtrafik

Korsvägen har redan idag mycket god kollektivtrafiksörjning och kommer även i framtiden att utgöra en av stadens viktigaste knutpunkter för kollektivtrafik. 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.

Den nya utformningen av Korsvägen ger goda förutsättningar för ökat kollektivtrafikresande på biltrafikens bekostnad, vilket bidrar till målet om en ökad kollektivtrafikandel. De minskade trafikflödena medför att kapaciteten beräknas bli tillräcklig för de ökade kollektivtrafikflödena fram till år 2035. Detaljutformningen av hållplatser och stråk är dock viktig för att få en fungerande effektiv, säker och tilltalande knutpunkt. Detta kommer att studeras i ett senare skede i planeringsprocessen.

Förutsättningar för tillhandahållande av en god resenärsservice tillgodoses med planförslaget.

Biltrafik

Om biltrafiken totalt i hela Göteborg ska minska med 25 % från 2011-års nivå krävs det att minskningen är ännu större i vissa delar av systemet. Korsvägen bedöms vara en sådan plats. Föreliggande trafikförslag innebär att kapaciteten för biltrafiken ungefär halveras jämfört med idag, vilket är i linje med stadens inriktning.

Kapaciteten för biltrafik i Korsvägen kommer med trafikförslaget alltså begränsas. Detta innebär att runt 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.

Förslaget medför att det inte längre kommer att vara möjligt för bilister att passera Korsvägen från Skånegatan till Södra vägen. Här blir alltså framkomligheten sämre för denna trafikantgrupp.

Bilisterna får med förslaget möjlighet att genom en vänstersväng angöra Eklandagatan från Södra vägen (s), vilket inte är möjligt idag. Denna utformning ger här en bättre framkomlighet.

Parkering och angöring

Tillgången på cykelparkeringar liksom lokaliseringen och utformningen av dessa är en viktig faktor för att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedel till Korsvägen. Ambitionen att lägga parkeringsplatser för cyklar i anslutning till Korsvägens cykelstråk och nära Västlänkens uppgångar, övriga kollektivtrafikhållplatser och omgivande målpunkter är en god inriktning. Även tillgången till låncyklar är positiv. Detaljutformning och lokalisering av cykelparkeringar kommer att vara viktig för utnyttjandet av dessa. Detta kommer att studeras närmare i kommande planeringsskeden.

Trafikförslaget ska säkerställa att samtliga adresser går att angöra för kortare stopp samt att det finns bilparkeringar i en omfattning som motsvarar ett framtida lägre bilinnehav, så att inte parkeringslösningen motverkar målsättningen att minska bilresandet till förmån för andra färdmedel.

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 kollektivtrafiksnätet. Planområdet och närlig-

gande 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.

Detaljplanen möjliggör en gångtunnel under Örgrytevägen som kan ansluta till stationen. En uppgång i det här läget stärker forbindelsen mot Skånegatan med flera publikintensiva målpunkter såsom Svenska Mässan, Scandinavium, Ullevi och Bergakungen, liksom mot Gårda och Valhallabadet.

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 utträta 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 korsvägar 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. Generellt är bättre villkor för kollektivtrafiken positivt ur jämställdhetssynpunkt eftersom kvinnor reser kollektivt i större utsträckning än män.

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, med 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.

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.

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 miljökonsekvensbeskrivning²³ 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.

²³ Detaljplaner för Västlänken, Miljökonsekvensbeskrivning för Korsvägen, Ramböll Sverige AB, Samrådshandling 2016-02-26

Trädrader och alléer inom planområdet omfattas av generellt biotopskydd enligt Miljöbalken 7 kapitlet 11 §. Rödlistade lavar förekommer på solitära träd inom planområdet.

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 fjärtrafik, 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 byggd miljö.

I det fortsatta planarbetet ska dock beräkningar göras för hur luftkvalitetsituationen påverkas när Västlänken är i drift. Slutlig bedömning av hur planförslagen inverkar på möjligheten att följa gällande miljökvalitetsnormer för luftkvalitet görs därför när detta underlag finns tillgängligt.

Miljökvalitetsnormer

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

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

Fisk- och musselvatten samt ytvattenförekomster: Under förutsättning att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen för att omhänderta vattnet som avrinner från de delar där planförslaget innebär större ändringar av avvattningen ovan mark bedöms inte aktuella recipienter påverkas. Därmed motverkar planförslaget inte möjligheten att följa MKN, varken för fiskvatten eller för vattenförekomster. Bedömningen gäller också 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

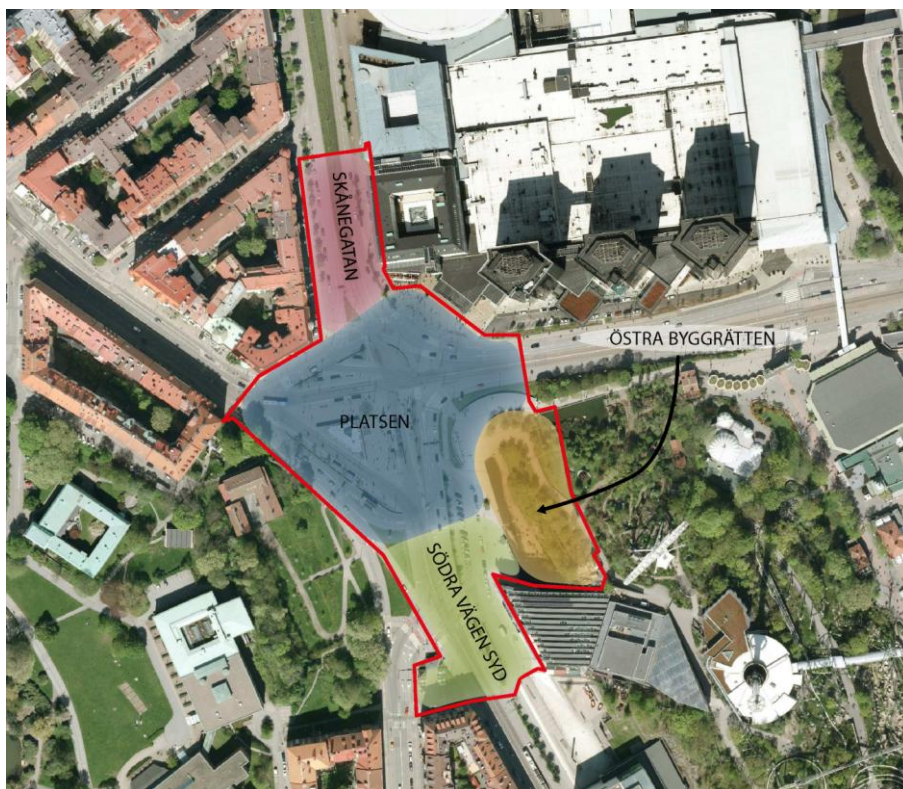
Den påverkan som detaljplanen kan få på de aktuella vattenmiljöerna består av indirekt påverkan genom det dagvatten som avrinner från hårdgjorda ytor. Under förutsättning att dagvatten från planområdets olika delar omhändertas på det sätt som föreslås i dagvattenutredningen (Norconsult 2013) bedöms inte 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 därmed inte heller påverka Natura 2000-området för Säveån på ett negativt sätt. Inte heller den fridlysta arten knölnate, som förekommer i Mölndalsån och i kanalsystemet, bedöms påverkas av verksamheten i genomförd detaljplan.

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



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 stor 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. Detta är marginellt i och med att den planerade byggnadens höjd understiger sockelvåningen på kvarteret Turmalinen. Plushöjden pånocken hamnar på 13,5 medan Johannebergs landeri har sin marknivå på 14 meter. 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/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.

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. De negativa konsekvenserna av detta bedöms som små-måttliga.

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-måttliga negativa konsekvenser för naturvärdena. De miljöer som berörs har höga naturvärden, men möjligheterna att flytta och/eller återplantera de träd som berörs bedöms vara goda.

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.

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

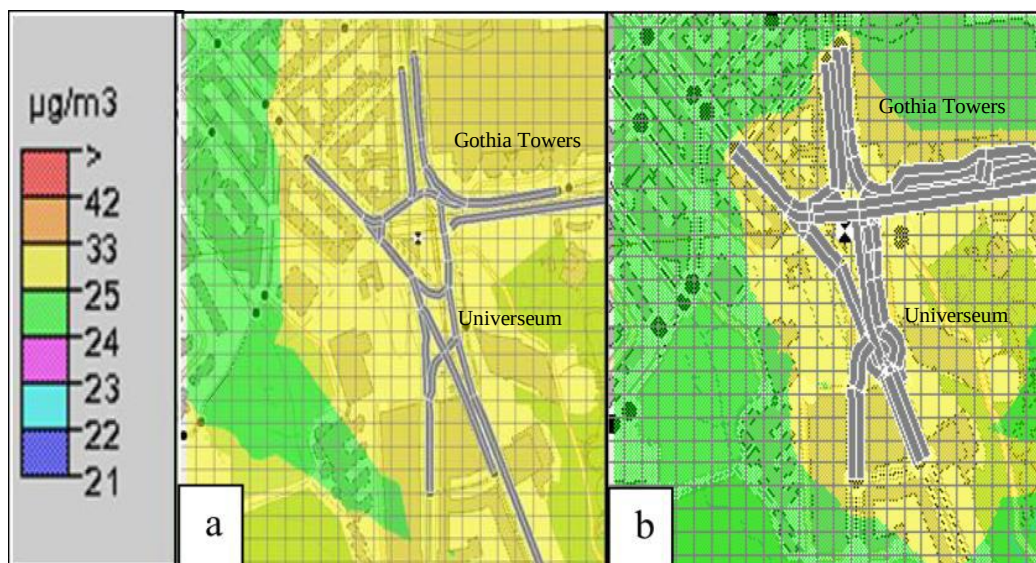
Luftmiljö

En luftmiljöutredning²⁴ 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 dock endast tillåta ett trevåningshus i detta läge, vilket inte bedöms påverka resultaten negativt ur ett luftmiljöperspektiv.

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

²⁴ Beräkningar av halterna av PM₁₀ och NO₂ i närheten av Västlänkens stationslägen under drifttid
Luftmiljöutredning, Göteborgs Stad Miljöförvaltningen, Utredningsrapport 2015:3, 2015-02-16.

Halter av NO₂, beräknat som årsmedelvärde, är under det nationella miljömålet. Vid genomförandet av planen beräknas årsmedelhalterna minska betydligt. Detta gäller även för dygnsmedel- och timmedelvärde.



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

Både årsmedel- och dygnsmedelvärde för PM₁₀ är generellt betydligt lägre i planförslaget än i nollalternativet. 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.

Buller

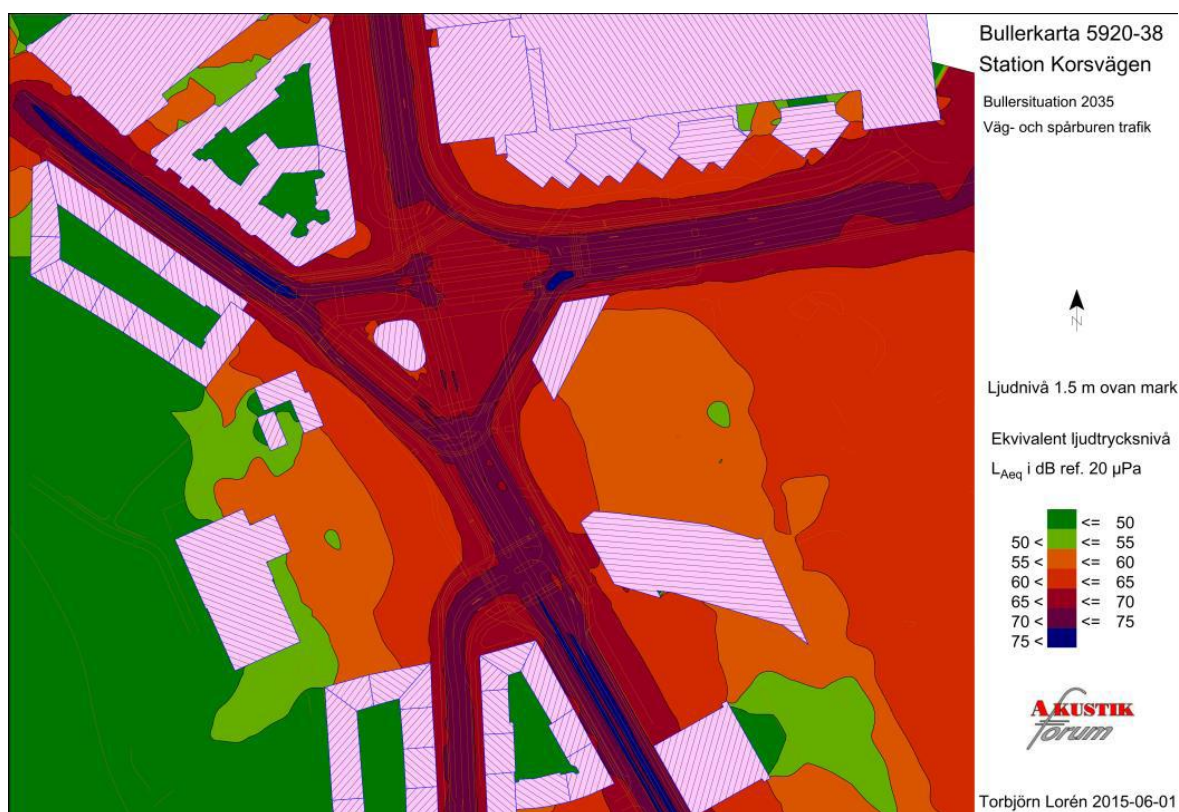
För att se hur ljudnivåerna kommer att påverkas av den föreslagna detaljplanen har en trafikbullerutredning tagits fram²⁵. Bullernivåerna är höga inom området före föreslagen förändring.

Vid plangenomförande och år 2035 är de sammanvägda ekvivalenta ljudnivåer 1,5 meter ovan mark från väg- och spårbunden trafik över 65 decibel(A) i stora delar av området, se figur nedan. De ekvivalenta ljudnivåerna vid de mest utsatta fasaderna är över 65 dB(A) men i de flesta fall under 70 dB(A). Fasaderna utmed Södra Vägen norra och södra delen har något högre ekvivalenta nivåer, på vissa avsnitt över 70 dB(A).

Med ett avstånd på ca 700 meter till E6 är det osannolikt att man någonstans inom detaljplaneområdet, förutom på innergårdar, kan nå tyst sida (< 55 dB(A)).

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.

²⁵ Trafikbullerutredning, Detaljplan för Västlänken: Station Korsvägen med omgivning, 2015-02-06



Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik vid genomförd plan år 2035 (utdrag från Akustikforum, 2015-06-01)

Ur bullerhänseende är det små skillnader mellan nollalternativet och planalternativet. En skillnad är att det tillkommer en byggnad i den öster delar av planområdet som kommer 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.

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.

Farligt gods

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

Inom planområdet finns ingen primär- eller sekundärvägled 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 ca 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.

Bedömning av betydande miljöpåverkan

Genomförandet av detaljplanen bedöms medföra betydande negativ miljöpåverkan för kulturmiljön. Den planerade byggrätten i Östra hörnet bedöms medföra stor negativ konsekvens för kulturmiljön då det gröna bältet från Renströmsparken och Johannebergs landeri som kopplas samman med det gröna vid Universeum och Liseberg skärs av genom tillkommande byggnad. Den nya stationsbyggnaden på Korsvägens mitt får en marginell konsekvens genom att en byggnad med ny högre höjd uppförs i Korsvägens mitt vilket innebär delvis förbyggda siktlinjer mot kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

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.

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 stationsanläggningens utökade resenärsfunktioner såsom cykelparkering under mark, gångtunnel samt uppgång mot Svenska Mässan.

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 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 lantmåteriförrättning 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, torgytor och parker, cykelparkering under mark, gångtunnel 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

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 av planområdet.

Trafiknämndens inkomster och utgifter

Trafiknämnden får en inkomst från arrendeupplåtelse med Västtrafik. Trafiknämnden kan få utgifter för åtgärder på allmän plats, gata och torg.

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.

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 arrendeupplåtelse 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. Detta kommer att redogöras i granskningsskedet.

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 och Anna Uhrbom (WSP). I arbetet har även övriga enheter på Stadsbyggnadskontoret samt övriga förvaltningar deltagit.

För Stadsbyggnadskontoret

Birgitta Lööf
Planchef

Sophia Älfvåg
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Anders Alm
Klusterprojektledare

Henrik Andersson
Projektledare