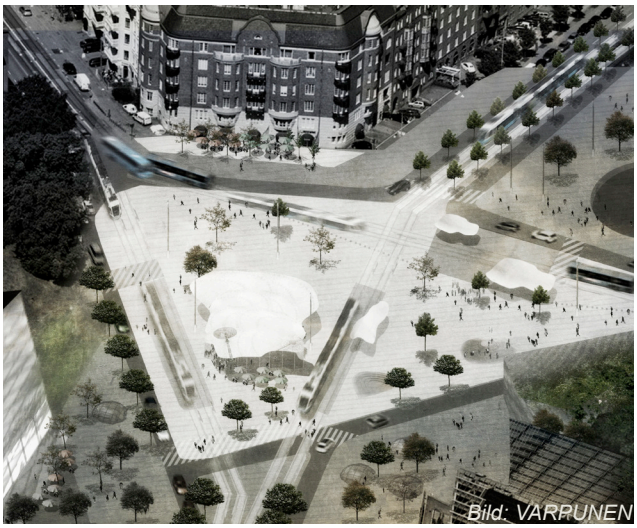
2016-02-24



Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

Detaljplaner för Västlänken

Station Korsvägen

Göteborgs Stad

Norconsult

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys
Detaljplaner för Västlänken
Station Korsvägen
2016-02-24

Arbetet har genomförts på uppdrag av stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad. Uppdragsgivare: Sandra Trzil

Arbetet har, i nära samarbete med stadsbyggnadskontoret, letts av Norconsult AB:

Moa Lipschütz, kulturgeograf

Emmali Jansson, kulturgeograf

Sonja Pettersson, kulturgeograf

Uppdragsnummer hos Norconsult: 1032393

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING KORSVÄGEN **4**

INLEDNING **6**

Om Västlänken 6
Om social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys 7
Syfte 8
Upplägg 8
Avgränsningar 9
Metoder och underlag 10

PLANFÖRSLAG **11**

NULÄGESBESKRIVNING **12**

Samspel 14
Vardagsliv 16
Identitet 17
Hälsa och säkerhet 18
Sammanfattning 19

KONSEKVENSER **20**

Sammanhållen stad 20
Samspel 21
Vardagsliv 23
Identitet 24
Hälsa och säkerhet 25

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER **27**

REFERENSER **30**

SAMMANFATTNING KORSVÄGEN

Den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen för Västlänken består av fyra delrapporter – en för varje station och en för järnvägstunneln. Syftet med rapporterna är att bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mellan Västlänken och staden. Detta görs genom att kartlägga nuläget, analysera konsekvenserna och ge rekommendationer för utvecklingen i området. Den här delrapporten behandlar Station Korsvägen.

Västlänkens sydligaste station ligger vid Korsvägen som är en viktig knutpunkt i centrala Göteborg. Platsen har besökare från ett stort geografiskt område och för många är det första mötet med Göteborg. Närheten till publikintensiva målpunkter såsom Liseberg, Svenska Mässan och Scandinavium innebär att folkströmmarna ibland är mycket stora. Idag är Korsvägen en trafikdominerad stadsmiljö med ogena gångstråk och få vistelseytor. Dessutom saknas platser för barn och funktioner för ett bredare vardagsliv. Kopplingarna behöver bli bättre mot centrum, Campus Näckrosen och Landeriets park, som idag är en outnyttjad resurs. Sammantaget skapar storskaligheten, rörelsen och de stora avstånden mellan målpunkterna en plats som lätt kan upplevas som stressig och anonym.

Med en ny pendelstågstation för Västlänken förstärks Korsvägens roll som knutpunkt i kollektivtrafiksnätet, med ett ökat resenärsantal och nya rörelseflöden. Planområdet och närliggande målpunkter, befintliga och planerade, blir mer tillgängliga både för stadens invånare och för besökare och pendlare. Planförslaget innehåller två uppgångar. Den ena integreras i en ny byggrätt intill Universeum, med utrymme för resecentrum i bottenvåningen och kontor och handel på övriga plan. Den andra uppgången ligger i Korsvägens mittpunkt. Ytterligare en uppgång planeras vid Renströmsparken men denna kommer att detaljplaneläggas i ett senare skede.

De nya byggrätterna bidrar till en mer sammanhållen bebyggelse och ett minskat glapp mellan kvartersstaden och evenemangsstaden. Förutom nya byggrätter för uppgångar och resenärsfunktioner föreslår detaljplanen en omorganisering av bil- och kollektivtrafiken som begränsar antalet körfält och ger mer utrymme för gående och cyklister, liksom för vistelse. Sammanlagt bidrar förändringarna till ett rikare vardagsliv, bättre promenadvänlighet och säkerhet, ökad trygghet och mer gynnsamma förutsättningar för vistelse och stadsliv. Samtidigt som stadskvaliteterna ökar kommer Korsvägen även i fortsättningen vara en trafikdominerad plats som kräver stor vaksamhet från trafikanterna. Det begränsar särskilt framkomligheten för barn och individer med funktionsnedsättningar. I vissa korsningspunkter kan planförslaget till och med förstärka barriäreffekten.

För att underlätta framkomligheten hade det varit positivt med uppgångar som knyter an till centrum och Södra vägen, något som inte ingår i planen idag. Med tanke på platsens fragmenterade karaktär finns också ett behov av att arbeta vidare med tydligheten och atttraktiviteten i rum och stråk. Andra aspekter som inte regleras i plan är tillgången på lekplatser. För att säkerställa tillgången på lekplatser och kvalitén på vistelseytorna krävs stor omsorg i samband med utformning och gestaltning.

Vistelse

Trafiken tonas ner till förmån för vistelse, med nya platsbildningar i Korsvägens mitt och längs kanterna.

Rekommendationer:

- ► Fler lekmiljöer för barn
- ► Öka tydligheten och attraktiviteten i platsens rum och stråk med hjälp av gestaltning

Bebyggelse

Den nya bebyggelsen bidrar till en mer sammanhållen stad och ett rikare vardagsliv.

Rekommendationer:

- ► Aktivera stationsbyggnadernas fasader med hjälp av service mm i bottenvåningarna

Grönområde

Intill planområdet finns Landeriets park som ökar vistelsepotentialen. Till söder om den östra uppgången föreslås även ett grönsläpp med plantering.

Rekommendationer:

- ► Stärk sambandet mellan parken och hållplatsen
- ► Öka parkens attraktivitet med hjälp av en gestaltning som både skärmar av och bjuder in

Stråk

Västlänken medför ökade rörelseflöden vilket stärker kraven på gena och tydliga kopplingar. Villkoren för gående och cyklister förbättras något med planförslaget men med många korsande stråk och trafikslag är framkomligheten fortsatt svår.

Rekommendationer:

- ► Undvik ogena cykelstråk
- ► Möjliggör uppgång mot centrum via Södra vägen
- ► Stärk kopplingen mot Landeriet och Campus Näckrosen

Sammanfattande bild över sociala konsekvenser och rekommendationer för kommande planering.

Norconsult

INLEDNING

Just nu pågår planeringen av Västlänken - en järnvägsförbindelse under centrala Göteborg med tre nya stationer vid Centralen, Korsvägen och Haga. Samtidigt som Västlänken skapar nya resmöjligheter får den konsekvenser för stadens innehåll, det vill säga den fysiska miljön och livet i dessa miljöer. Mötet mellan staden och järnvägen sker i första hand vid de nya stationerna. För att uppnå målet om en socialt hållbar stad måste dessa miljöer fungera för alla - de som bor, arbetar, reser eller bara vistas i området. Syftet med den sociala konsekvensanalysen (SKA) och barnkonsekvensanalysen (BKA) är att bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mellan Västlänken och staden.

Det huvudsakliga ansvaret för planeringen av Västlänken vilar på Trafikverket och Göteborgs Stad. I stora drag kan man säga att Trafikverket bygger järnvägen medan Göteborg utvecklar staden. I praktiken innebär det att Trafikverket tar fram en järnvägsplan för Västlänken medan Göteborgs Stad tar fram detaljplaner för berörda områden, en för respektive station samt för järnvägstunneln. Innan första spadtaget kan tas krävs att detaljplanerna i tunnelns sträckning överensstämmer med järnvägsplanen.

Föreliggande konsekvensanalys utgår från detaljplaneförslagen som tagits fram av Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad. Eftersom detaljplanerna har olika tidplaner är konsekvensanalysen uppdelad i fyra delrapporter, en för varje station och en för järnvägstunneln. Analysen har gjorts med hjälp av Göteborgs Stads verktyg för social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys.

Om Västlänken

Västlänken är en åtta kilometer lång järnvägsförbindelse som ska förse Göteborg med genomgående pendeltågstrafik. Med tre nya underjordiska stationer – Centralen, Haga och Korsvägen – nås fler målpunkter utan byte till spårvagn eller buss. Västlänken ingår i den nationella planen för transportsystemet 2014-2025 och är också en del av det Västsvenska paketet. Satsningen anses nödvändig för att möta framtidens behov av kollektivtrafik samt för att uppnå målen om en hållbar och växande region. Byggnation beräknas kunna påbörjas 2017/2018 och trafikstart är beräknad till år 2026.

Västlänken sträcker sig från Sävenäs i norr till Almedal i söder där den ansluter till Västkustbanan och Kust till kustbanan. Fastän plattformarna ligger under jord kommer järnvägstunneln också att innebära fysiska förändringar ovan mark i form av uppgångar, tekniska anläggningar och tunnelmynningar. Tunnelmynningar planeras strax öster om Skansen Lejonet samt vid Kallebäcksmotet i Almedal. Samtliga stationer har en huvudentré, antingen i form av en fristående stationsbyggnad eller som en integrerad del av en byggnad. Till det kommer ett antal sekundära entréer eller uppgångar i olika lägen och riktningar.

Vidare krävs ett antal tekniska anläggningar för att säkerställa Västlänkens systemkrav. Det handlar om service- och utrymningsvägar (serviceschakt), ventilationsanläggningar och arbetstunnlar, varav några hamnar i direkt anslutning till stationsuppgångarna och andra är fördelade längs med linjen. Serviceschakten är till för teknisk service

men fungerar också som utrymningsvägar vid behov. För att uppfylla de tekniska kraven behöver serviceschakten vara ca 50 kvadratmeter stora och 3 meter höga. Ventilationsschakten har två huvudsakliga funktioner; att förse stationerna med god luftkvalitet (allmänventilation) samt evakuering av brandgaser vid händelse av brand (brandgasventilation). Arean kan variera mellan 10 till 30 kvadratmeter och anläggningens höjd kan variera mellan 0 till 7 meter (majoriteten av ventilationsschakten tillhör dock den lägre höjdkategorin). Dimensionerna som anges ovan är baserade på allmänna systemkrav. I detaljplanerna har man tagit hänsyn till de tekniska kraven genom att sätta maxgränser för anläggningarnas ytmått. Måtten som anges i detaljplanerna representerar med andra ord inte nödvändigtvis anläggningarnas slutliga storlek.

Om social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

För att underlätta hanteringen av sociala aspekter i planeringsprocessen har Göteborgs Stad tagit fram två analysverktyg - social konsekvensanalys [SKA] och barnkonsekvensanalys [BKA] [1]. Verktygen fungerar både som tankestöd och sorteringsverktyg samtidigt som det bidrar till en strukturerad analysprocess.

Analysprocessen är uppdelad i faserna *inventering*, *åtgärder* och *konsekvenser*. I inventeringsfasen studeras platsens nuläge med fokus på sociala kvaliteter och förutsättningar. I åtgärdsfasen ligger fokus på plat-

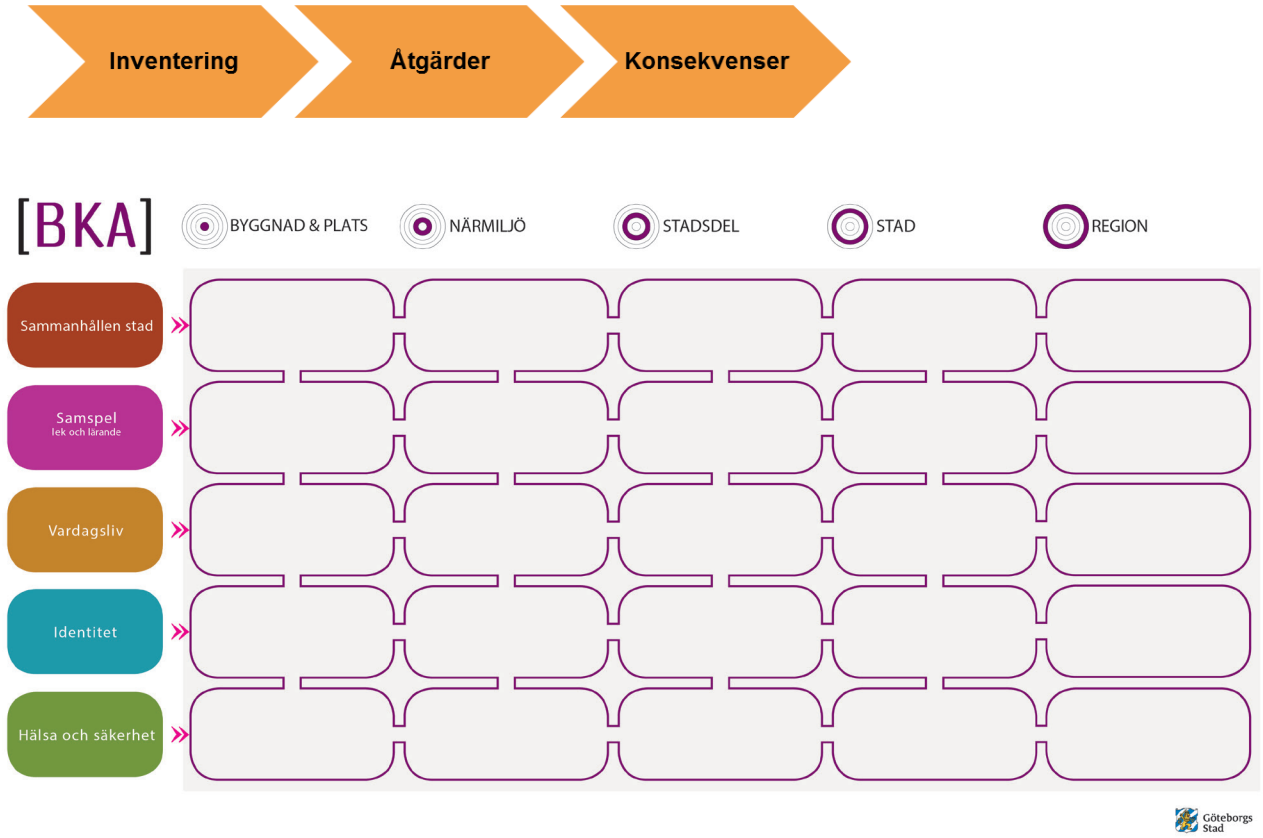


Bild över matrisen för barnkonsekvensanalys. Aspekten "hälsa och säkerhet" finns inte med i matris för social konsekvensanalys. Ovanför syns en processpil över konsekvensanalysens tre huvudsakliga faser inventering, åtgärder, konsekvenser.

1 Verktygen finns på Göteborgs Stads hemsida www.goteborg.se

sens behov, dvs. vilka åtgärder som krävs för att bevara, alternativt stärka platsens sociala värden. I den sista fasen analyseras konsekvenserna av de planerade förändringarna med hänsyn till de värden och behov som identifierats i föregående faser. Kunskapen sorteras med hjälp av matriserna för SKA och BKA. SKA-matrisen är uppdelad i fyra övergripande teman; *Sammanhållen stad*, *Samspel*, *Vardagsliv* och *Identitet.* Vidare är matrisen uppdelad efter olika geografiska analysnivåer, från den lilla skalan (*byggnad och plats)* till den stora skalan (*region)*. Detta för att påminna om att konsekvenserna kan se olika ut beroende på vilket geografisk skala man utgår från, om det exempelvis handlar om påverkan på närmiljön eller på hela staden och regionen.

Verktyget för barnkonsekvensanalys har tagits fram för att särskilt belysa frågorna om barn och ungas perspektiv i planeringen av staden. Barn är alla människor upp till 18 år. BKA-matrisen har samma upplägg som matrisen för SKA med undantag för att temat *hälsa och säkerhet* adderats, vilken inte finns med i materisen för SKA. I analysen av Västlänkens konsekvenser redovisas de sociala konsekvenserna och barnkonsekvenserna parallellt i rapporten. Detta eftersom perspektiven ofta överlappar varandra – det som är positivt för vuxna är ofta bra för barn, och vice versa. I det fall perspektiven skiljer sig eller där det finns frågor som särskilt rör barn och ungdomar lyfts detta fram i rapporten.

Syfte

Syftet med den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen är att bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mellan Västlänken och staden. Stadsrummens utformning påverkar såväl användningen som upplevelsen av staden. Hur påverkas exempelvis människors vardagsliv, förutsättningarna för lek och samspel eller platsers identitet av Västlänken? För att avgöra projektets påverkan krävs en grundlig förståelse för de berörda platsernas värden och förutsättningar. Därför föregås analysen av projektets konsekvenser av nulägesbeskrivningar för varje stationsområde. Målet är att människor ska trivas och känna sig trygga i stadens miljöer. I fallet Västlänken handlar det om att kombinera målet om välfungerande resandemiljöer med målet om attraktiva och levande vardagsmiljöer. Förutom att möjliggöra smidiga förflyttningar är det också mycket viktigt att stadsrummen är utformade för vistelse.

Själva rapporten är slutprodukten av ett längre arbete med att följa planarbetet och bevaka att de sociala aspekterna och barnperspektivet genomsyrar detaljplaneprocessen. Genom att lyfta de sociala aspekterna, samt barn och ungas intressen tidigt i planeringsprocessen har dessa frågor kunnat påverka utformningen av planerna. Uppgångarnas placering, skydd av parker och grönområden, tillgången på gång- och cykelstråk samt läge och innehåll för byggrätterna är exempel på aspekter som kunnat påverkas. Arbetet med SKA och BKA för Västlänken har med andra ord dels använts som underlag i utformningen av detaljplanerna, men syftar också till att pröva de färdigställda planförslagens lämplighet.

Upplägg

Eftersom detaljplanerna har olika tidplaner är konsekvensanalysen uppdelad i fyra delrapporter, en för varje station och en för järnvägstunneln.

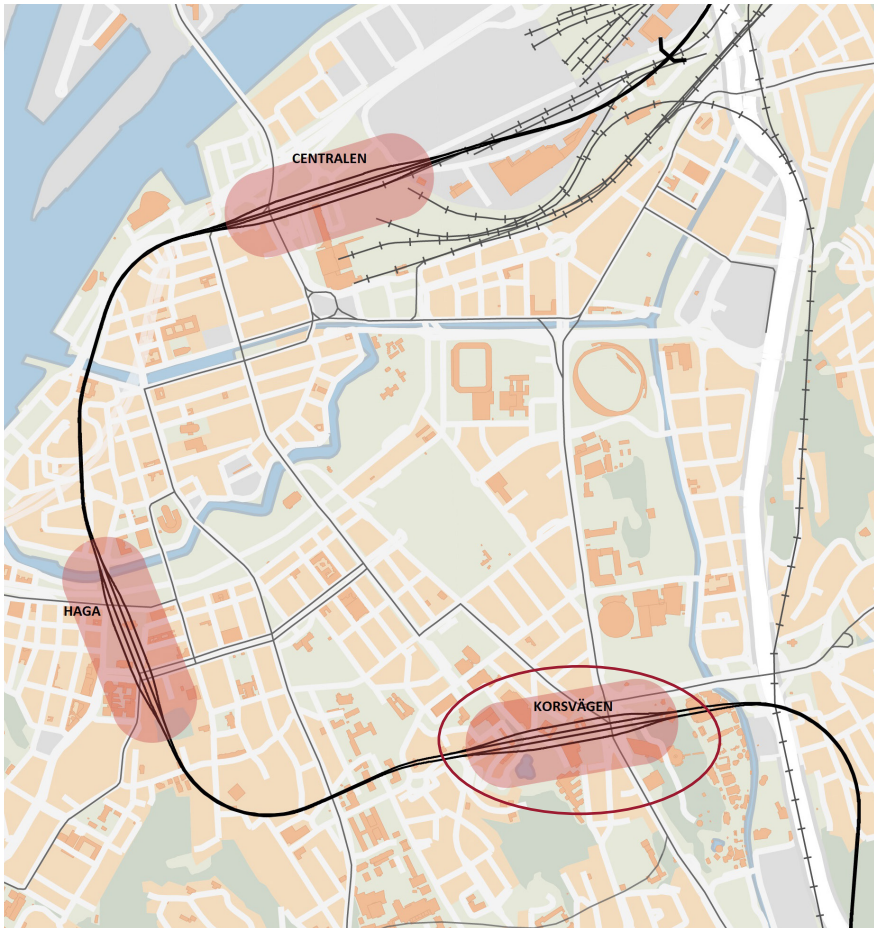
Inledningskapitlet är detsamma för alla tre stationerna, men skiljer sig något för järnvägstunneln. Vidare har varje delrapport ett skräddarsytt kapitel med slutsatser och rekommendationer.

Rapportens disposition följer analysverktygens upplägg med en nulägesbeskrivning, konsekvensanalys och åtgärdsförslag/rekommendationer. Det gäller också tematiskt där resultatet sorterats i enlighet med verktygens rubriker *Sammanhållen stad*, *Samspel*, *Vardagsliv*, *Identitet* samt *Hälsa och säkerhet*. Det sistnämnda temat finns inte med i SKA-matrisen men har lagts till eftersom det ingår i BKA-matrisen.

Avgränsningar

Eftersom analysen i fråga syftar till att beskriva konsekvenserna av stadens detaljplaner behandlas endast permanenta åtgärder och förändringar i stadsmiljön. Dessutom hanteras endast miljöer ovan mark. För förändringar under mark samt tillfälliga störningar i byggskedet hänvisas till Trafikverkets sociala konsekvensbeskrivning och barnkonsekvensbeskrivning.

De huvudsakliga förändringarna kommer att ske vid stationerna och deras direkta närhet. Fokus i rapporten ligger på miljöerna inom planområdet men eftersom det sociala livet är rörligt går det inte att dra allt för snäva gränser. Angränsande områden ingår därför också i analysen. Geografiskt fokuserar analysen på den lilla skalan, dvs. byggnad och plats samt närmiljön. Detta eftersom detaljplanernas påverkan i första



Översiktsbild av Västlänkens sträckning genom Göteborg med stationer vid centralstationen, Haga och Korsvägen.

hand sker på lokal nivå. Konsekvenser för staden och regionen ingår i den mån det bedöms som relevant.

Rapporten behandlar i första hand frågor som kan påverkas av detaljplanering. Vissa av de slutsatser som dras i rapporten faller dock utanför detaljplanens ramar, det kan handla om frågor som inte regleras i detaljplan eller som hamnar utanför planområdets geografiska gränser. Dessa frågor är alltjämt viktiga att belysa för att de ska kunna tas omhand i andra projekt eller i ett senare skede i planeringsprocessen.

Metoder och underlag

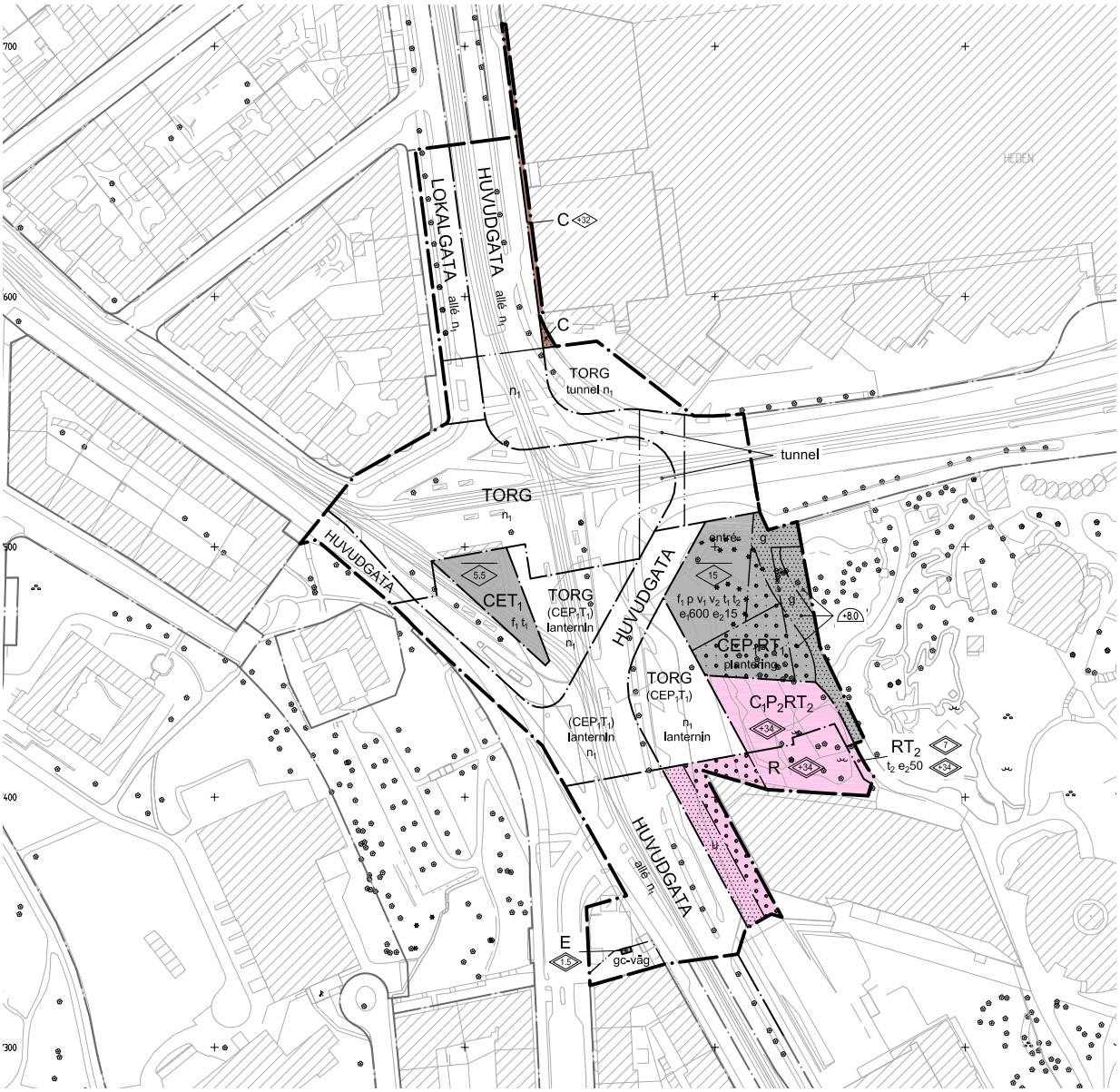
Kunskapsunderlaget som ligger till grund för analysen har erhållits med hjälp av olika metoder. Inledningsvis hölls ett startmöte (dec 2012) med tjänstemän från flera av kommunens förvaltningar samt andra aktörer för att diskutera stationsområdena. Startmötet följdes av tre workshopar, en för varje station där deltagarna bestod av tjänstemän, lokala aktörer och ett fåtal medborgare (workshoparna ägde rum i mars och september 2013). Under workshoptillfället fick deltagarna dela med sig av sina kunskaper om platserna samt resonera om platsernas utveckling. För att komplettera bilden och få med allmänhetens synpunkter genomfördes en mindre frågeundersökning i varje stationsområde (maj 2013). Personer valdes ut på slumpmässig basis för att 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. Ett flertal möten med planhandläggare och andra involverade i planarbetet har hållits, både för att inhämta kunskap om områdena och för att diskutera detaljplanernas utformning.

Ytterligare underlag består av utredningar som tagits fram av Göteborgs Stad, antingen i samband med planeringen av Västlänken eller i annat syfte. Tidigare framtaget material såsom Stadslivsanalysen för centrala Göteborg (2012) och Göteborgs sociotopkartor (2006 och 2008) har exempelvis bidragit med en del kunskap. De mest bidragande utredningarna består dock av Stadslivsanalys för Västlänken (2014) och Fördjupad upplevelseanalys (2014) som tagits fram särskilt som underlag till SKA och BKA samt för att bidra till stadsutvecklingen vid stationerna. Övrigt underlagsmaterial består av projektrelaterade utredningar gällande kulturmiljö, naturvärden, handel, trafik och resandeprognoser samt kvalitetsprogrammen för stationerna (2014).

Vidare har arbetet präglats av kontinuerlig kontakt och samverkan med Trafikverket. Trafikverket har bland annat genomfört en intervjustudie med barn (2012) där delar av resultatet använts som underlag i den här konsekvensbeskrivningen.

PLANFÖRSLAG

Västlänkens sydligaste station ligger vid Korsvägen som är en viktig trafikknutpunkt i centrala Göteborg. Planförslaget innehåller två uppgångar. Den ena uppgången (östra uppgången) integreras i byggrätten intill Universeum. Byggnaden föreslås bli tre våningar hög och tillåts även innehålla kontor, handel och centrumverksamheter. Den andra uppgången (mittuppgången) ligger i Korsvägens mittpunkt. Ytterligare en uppgång planeras vid Renströmsparken men denna ligger utanför aktuellt detaljplaneområde och kommer att planläggas i ett senare skede. Förutom nya byggrätter för uppgångar och resenärsfunktioner föreslår detaljplanen en omorganisering av bil- och kollektivtrafiken som begränsar antalet körfält och ger mer utrymme för gående och cyklister, liksom för vistelse. I planområdet finns också en outnyttjad byggrätt för Universeum som eventuellt kan komma att utnyttjas för framtida expansion.



Utsnitt ur plankartan som visar planområdet med dess bestämmelser.

NULÄGESBESKRIVNING

Sammanhållen stad

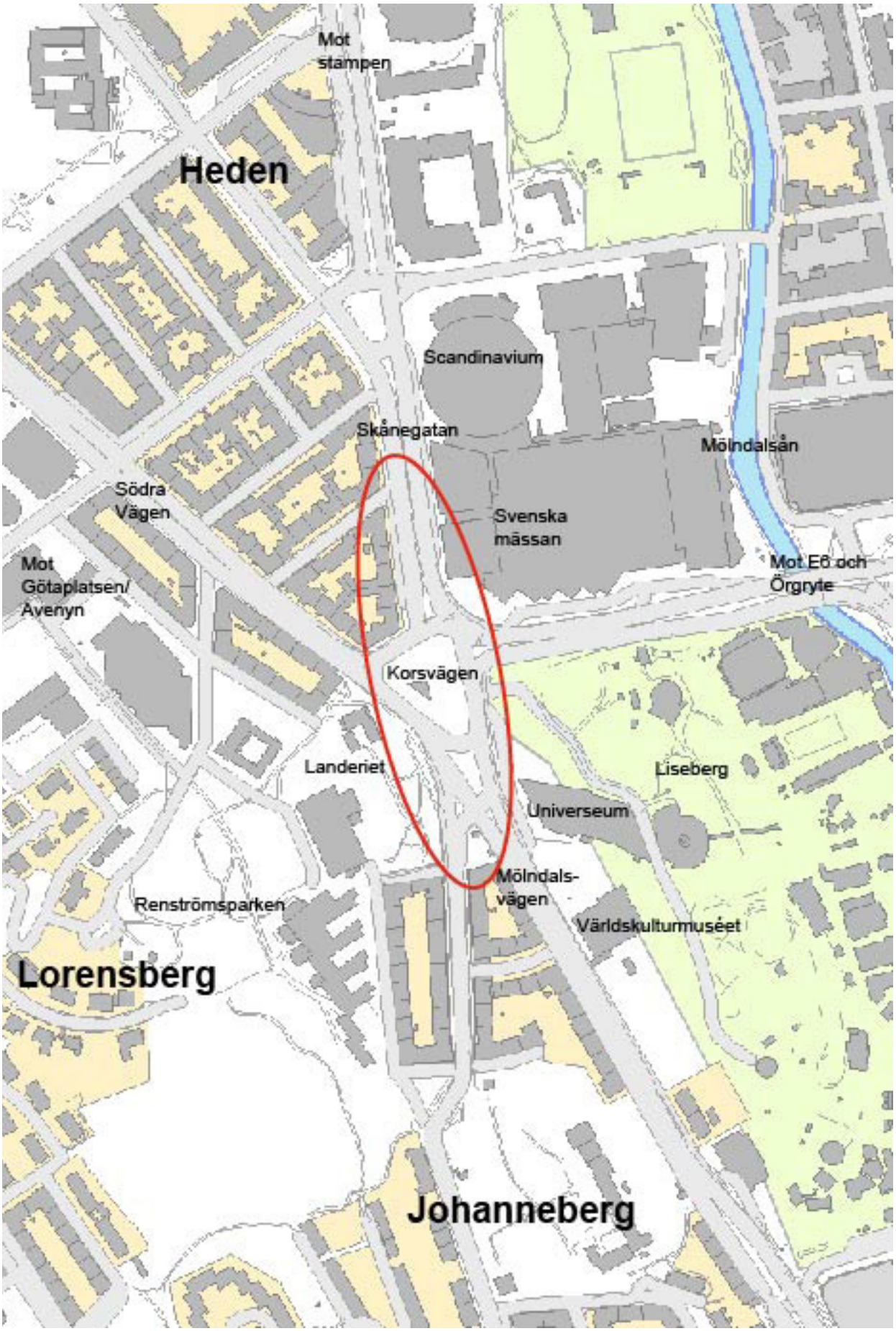
Korsvägen är en viktig knutpunkt i Göteborgs kollektivtrafiksnät och fungerar som en port till Göteborg. Förutom att vara en bytespunkt är Korsvägen också ett utgångsläge för besökare till de många målpunkterna i närområdet. Korsvägen har ett strategiskt läge mitt i stadens evenemangsstråk där publikintensiva målpunkter som Universeum, Världskulturmuseet, Svenska Mässan och Scandinavium är koncentrerade. Dessutom är det bara ett stenkast till Liseberg. De stora attraktionerna bidrar till folklivet men har i vissa fall en barriärskapande effekt i och med anläggningarnas storskaliga utformning och privata karaktär. Målpunkterna i området har besökare från hela regionen men också mer långväga besökare. För långväga besökare kan Korsvägen vara första mötet med staden.

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 väl på Korsvägen är platsen mer svårorienterad. Stadslivsanalysens mätningar av fotgängare visar på höga flöden längs Södra Vägen såväl som Skånegatan och Mölndalsvägen. Många rör sig också mot Svenska Mässan och Liseberg. För cyklister är Södra vägen, Skånegatan och Mölndalsvägen viktiga stråk, liksom vägen mot Liseberg/Örgryte. Cykelvägarna runt Korsvägen ingår i stomcykelnätet och har god standard.

Trots den täta strukturen i närområdet är det glest mellan målpunkterna på Korsvägen och den stora ytan bidrar till ett glapp i bebyggelsen. Storskalig infrastruktur för trafik i kombination med de större institutioner och målpunkter som ligger här gör att bebyggelsen är väldigt storskalig med stora mellanrum som inte gynnar folklivet.

Ett stenkast från Korsvägen ligger Avenyn som tillsammans med Östra hamngatan utgör en tydlig ryggrad i gångnätet för centrala Göteborg. Avenystråket slutar vid Götaplatsen, cirka en halv kilometer från Korsvägen. Södra vägen är den primära förbindelsen mellan Avenyn och Korsvägen.Trots separerade fält för fotgängare och cyklister upp-

Korsvägen sett från Landeriet mot Svenska mässan.



Översiktskarta över Korsvägen med omnejd. Den röda ringen visar det ungefärliga planområdet (för exakt avgränsning, se s 11).

levs trafiksituationen som rörig på Södra vägen. Fotgängare rör sig ofta i cykelbanan och det är ont om utrymme. Generellt för de stora vägarna som leder mot Korsvägen är att bilar, och framför allt kollektivtrafik, är prioriterade framför gång eller cykel.

I Korsvägens närhet ligger väg E6 som en skarp barriär mellan centrum och Örgryte-Härlanda, framför allt för fotgängare. Samtidigt innebär motorvägen att tillgängligheten är hög för bussar och biltrafik.

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

Samspel

Det är mycket folk i rörelse på Korsvägen, både besökare till något av alla besöksmål i närheten, eller personer som byter och är på väg någon annanstans. Enligt den fördjupade stadslivsanalysen är Korsvägen en av de mest besökta platserna i centrala Göteborg och en vanlig träffpunkt. Här är det hög puls med stort folkmyller. Som offentlig plats besöks dock Korsvägen inte för sin egen skull. Stadslivsanalysens vistelsemätning visar att platsen nästan uteslutande används för att vänta. Trots att aktiviteten på Korsvägen i första hand är tillfällig och kopplad till resande är det en viktig mötesplats. Människor från hela staden passerar här och får möjlighet att se och höra varandra, något som är positivt för samspelsintegrationen.

Platsen är utformad som en stor öppen yta med en trekantig ö i mitten. På mittytan finns en mindre byggnad med kiosk, café och vänthall. Utanför den inre ringen med kollektivtrafikhållplatser går biltrafiken i en stor rondell, följt av cykel- och gångstråk. Den intensiva trafiken gör att ön i mitten får en isolerad karaktär med bristande samspel med de yttre rummen.

Plattan i mitten med resenärsservice och hållplats i bakgrunden

Frågeundersökningen visar att människor som besöker platsen upplever den som en fungerande väntplats men inte som en attraktiv plats i sig. Den täta trafiken och de höga bullernivåerna drar ner vistelsekvaliteterna och det finns få utrymmen att stanna upp eller mötas på. Trots mycket trafik vid Korsvägen har biltrafiken minskat med en tredjedel jämfört med år 1993, alltså de senaste 20 åren (PM Trafik – Trafikstrategin ger nya förutsättningar för dimensionering av Korsvägen, 2014).

Barn är en viktig målgrupp för flera av verksamheterna i området vilket medför att många barn passerar Korsvägen. På veckodagarna är det vanligt att förskolegrupper och skolklasser besöker någon av verksamheterna såsom Universeum eller Världskulturmuséet. 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. Näckrosdammen och grönskan i kombination med det skyddade läget bidrar till Renströmsparkens vistelsekvaliteter och miljön är dessutom avsevärt tystare än Korsvägen. 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.

Lekplats i Renströmsparken

Vardagsliv

De många målpunkterna och variationen av aktiviteter skapar en stor blandning av människor på platsen. Mängden människor varierar dock stort beroende på om det är evenemang på gång eller inte. Vid större evenemang kan det komma stora folkströmmar på kort tid men utöver de momentana flödena pågår också en stadig ström av vardagsresor till, från och förbi platsen. Att platsen är befolkad under stora delar av dygnet gör att den upplevs som trygg.

Planområdet ligger mellan stadsdelarna Johanneberg, Lorensberg och Heden. Det finns ingen bebyggelse inom själva planområdet men i omgivande kvarter finns många bostäder, arbetsplatser och övriga vardagsfunktioner. I stadslivsanalysen framkommer dock att boendetätheten i närområdet, liksom andelen arbetande är relativt låg i förhållande till andra delar av centrum. Det är i första hand tillfälliga besökare och förbipasserande som befolkar området, snarare än boende och verksamma. Det innebär att det fasta vardagslivet har en mer nedtonad roll i förhållande till besöksnäringen och evenemangslivet. Men även om många förknippar platsen med stora evenemang och attraktioner pågår det också ett visst vardagsliv i närområdet. 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.

Lekplatsen utanför Universeum

Identitet

Korsvägen uppfattas av många i första hand som en väntplats eller bytespunkt. Därtill förknippas platsen med stora evenemang och publika attraktioner. Frågeundersökningen visar att Korsvägen uppfattas som anonym och stressig men också som en plats med mycket puls. Vissa anser att den har en internationell prägel. Som namnet antyder har Korsvägen under lång tid varit en viktig knutpunkt, med Södra vägen som infartsled till staden. Korsvägens identitet som just en korsväg löper alltså genom flera århundraden.

Arkitekturen på platsen är relativt storskalig med en blandning av ny och gammal bebyggelse, varav den äldsta byggnaden (Landeriet) byggdes på 1700-talet. Landeriet bidrar med en unik årsring och är således en stor tillgång till Korsvägens historiska identitet. Landeriets trädgård och grönyta är en viktig del i att förstå hur den lantliga miljön såg ut på platsen. I samband med jubileumsutställningen 1923 anlades Barnens paradis – ett nöjesfält i miniatyr - i Landeriets parkområde. Kulturmiljön är djupare beskriven i kulturmiljöbilagan tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen.

Landeriet

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. Platsen upplevs som osäker och bökig att passera. 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. Den förhöjda vaksamheten innebär att antalet faktiska olyckor på platsen är låg. De trafikolyckor som inträffat mellan åren 2001-2010 har framför allt inträffat vid övergångarna mot Södra Vägen och Svenska Mässan. 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 vistelsytor 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.

Spårvagnshållplatsen i Korsvägens mitt

Sammanfattning

Korsvägen är en port till Göteborg och en viktig knutpunkt i kollektivtrafiksnätet liksom i bilnätet. Det är också en viktig länk mellan olika stadsdelar med flera passerande cykelstråk. Platsen har ett strategiskt läge mitt i stadens evenemangsstråk med flera publikintensiva målpunkter såsom Liseberg, Universeum, Världskulturmuseet, Svenska Mässan och Scandinavium. Det innebär att besökarna är många, särskilt i samband med stora evenemang. Vardagslivet är mer nedtonat. Kombinationen av ett högt besökarantal, kollektivtrafik och en intensiv biltrafik medför att platsen kan upplevas som stressig. Trafiken dominerar i hög utsträckning när det kommer till platsens karaktär.

Korsvägen omges av flera starka stråk; mot Södra vägen, Skånegatan, Mölndalsvägen och Örgrytevägen. Tillgängligheten och utrymmet för gående och cyklister på platsen är dock bristfälliga. Vidare är det ont om kvalitativa vistelseytor, både på själva Korsvägen och i dess omedelbara närhet. Befintliga vistelseytor såsom Landeriet, lekplatsen vid Universeum och Renströmsparken har god vistelsepotential men skulle gynnas av bättre kopplingar mot Korsvägen och vissa förbättringar i utformningen.

Behov för planområdet

- Bättre trafikmiljö som prioriterar gående och cyklister
- Tydligare stråk mot centrum, evenemangsstaden och Liseberg
- Fler vistelseytor med goda kvaliteter
- Ny bebyggelse som bidrar till en tydligare rumsbildning och fler aktiva fasader
- Bättre samspel mellan hållplatsen och Landeriets parkområde
- Starkare koppling mot Campus Näckrosen och Renströmsparken
- Komplettera evenemangsidentiteten med funktioner för ett bredare vardagsliv
- Fler lekmiljöer för barn

KONSEKVENSER

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. Platsen beräknas bli en av Sveriges största bytespunkter och bedöms i framtiden ha motsvarande antal resenärer som Brunnsparken har idag. Planområdet och närliggande målpunkter, befintliga och planerade, blir mer tillgängliga både för stadens invånare och för besökare och pendlare. I framtiden krävs en trafiklösning och en utformning av platsen som kan bära dessa rörelseflöden och samtidigt ge möjligheter för höga stadskvaliteter i stationsmiljön.

Planförslaget innehåller två uppgångar till pendelstågstationen. Den östra uppgången integreras i en ny byggrätt intill Universeum och mittuppgången ligger i Korsvägens mittpunkt. I och med att resecentrum lokaliseras i den östra uppgången skapas en viss förskjutning av Korsvägens knutpunkt – från triangeln till den östra kanten. Ytan i mitten kommer fortsatt vara en viktig utgångspunkt för byten men en del av rörelseflödena och vistelsen omfördelas till den östra entrén. Förutom uppgångarna vid Korsvägen planeras en uppgång vid Näckrosdammen för att öka tillgängligheten till Göteborgs universitet och Götaplatsen. Denna uppgång kommer dock att planläggas i ett senare skede.

Generellt sett ligger uppgångarna väl till i förhållande till viktiga stråk och besöksmål. Kopplingen mot Liseberg och mot södra evenemangsstråket (Universeum och Världskulturmuseet) är särskilt god, där östra uppgången knyter an direkt till gångstråken. Däremot blir kopplingen mot innerstaden och Skånegatan något bristfällig eftersom direkt anslutande uppgångar saknas här. Uppgångar mot Mölndal och Johanneberg saknas också. Utan uppgångar i dessa lägen ökar behovet för resenärer att korsa körfält och spårvagnsspår för att kunna ta sig vidare. För att stärka förbindelsen mot Södra vägen och innerstaden hade det varit positivt

Visionsbild för stationsområdet. Bild: VARPUNEN

med en uppgång någonstans i Korsvägens nordvästra del. Vidare möjliggör detaljplanen en gångtunnel under Örgrytevägen som om den realiseras, med uppgång vid Svenska Mässan, skulle förbättra kopplingen mot Skånegatan och publikintensiva målpunkter såsom Svenska Mässan, Scandinavium, Ullevi och Bergakungen, liksom mot Gårda.

Den nya byggrätten som innehåller den östra uppgången och resecentrum kan även inhysa kontor, handel och centrumverksamheter. I planområdet finns också en outnyttjad byggrätt för Universeum som eventuellt kan komma att utnyttjas för framtida expansion. Tillsammans kan byggrätterna bidra 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.

En del av Västlänkens resenärer väntas byta direkt till buss eller spårvagn, medan andra ska vidare till fots eller med cykel. De största gångflödena från Västlänken väntas gå mot Örgrytevägen, Skånegatan och Södra vägen, in mot centrum. Med ökade rörelseflöden och fler resenärer stärks kraven på gena och tydliga kopplingar liksom på kvalitativa vistelseytor. För att förbättra situationen föreslår detaljplanen en omorganisering av trafiken som begränsar antalet körfält för bilar och skapar mer utrymme 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. En annan nackdel är, utifrån hur illustrationsplanen är utformad, att det blir en lång och ogen väg för cyklister som kommer från Södra vägen och ska mot Örgrytevägen. De behöver runda hela Korsvägen för att ta sig fram. Vad gäller cykeltrafiken finns dock en stor flexibilitet i planförslaget som öppnar upp för andra lösningar.

Sammantaget kommer Korsvägen trots föreslagna åtgärder även fortsättningsvis vara en plats med många korsande stråk som begränsar framkomligheten och ger ett fragmenterat intryck. 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 vistelseytor, något som saknas på platsen idag. Med den trafiklösning som föreslås i planen minskar den totala andelen trafikyta medan andelen vistelseyta ökar. Stadslivsanalysen visar att stadslivspotentialen ökar tack vare fler aktiva kanter, tillgängligare gångstråk och mer yta för vistelse. En positiv konsekvens av planen är med andra ord att trafiken tonas ner till förmån för vistelse.

Genom en omorganisering av bil- och spårvagnstrafiken ger detaljplanen möjlighet för nya platsbildningar vid Korsvägen. Den nya platsen består av två triangulära ytor i mitten istället för en som idag. På den västra ytan föreslås en mindre stationsbyggnad med möjlighet för resenärs-

funktioner såsom kiosk eller café. Den östra ytan är öppen för en flexibel användning och utformning, även där tillåts byggnation. Dessa centrala rum skapar möjlighet för aktiva och levande vistelseytor 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, dels i anslutningen till Västlänkens östra entré och dels i mötet mellan Södra vägen och Skånegatan, längs med husfasaden. 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. Den plantering som tillåts i utrymmet mellan den nya byggrätten i planområdets östra del och Universeums outnyttjade byggrätt har potential att bli en sådan småskalig rumsbildning.

Förutom att fungera som vistelseplatser ska torgytorna längs med Korsvägens kanter vara tillgängliga för angöring till pendeltågstationen vilket till viss del begränsar stadslivskvaliteterna på dessa ytor. Angöringsfunktionen på den västra ytan kan också medföra negativa konsekvenser för upplevelsen av Landeriets park och försämra kopplingen mellan parken och hållplatsen.

Planförslaget möjliggör i första hand vistelserum med en aktiv karaktär. Därtill behöver det finnas rum med lugnare karaktär för dem som söker vila och avkoppling, särskilt på en plats som Korsvägen där människorna och intrycken är många. Det gäller både för boende och för besökare. Parken vid Landeriet har potential att fylla en sådan funktion, även om den ligger utanför planområdets gräns. En ny koppling genom parken som länkar samman Korsvägen med Campus Näckrosen skulle bidra med ett naturligt rörelseflöde genom parken som i sin tur gör den mer befolkad och levande. Ett mer publikt innehåll i Landeriet, exempelvis café med uteservering under sommarhalvåret hade också kunnat bidra till parkens vistelsekvaliteter. Eftersom Landeriet ligger utanför planområdets gräns kan inte parken eller innehållet i lokalerna regleras i denna detaljplan.

Trots de många målpunkter runt omkring Korsvägen som riktar sig till barn är platsen i sig inte särskilt barnvänlig. Bland annat saknas ytor i utomhusmiljön där barn kan springa fritt och leka. Undantaget är lekplatsen utanför Universeum som är mycket populär. Om Universeum väljer att nyttja sin byggrätt och expandera verksamheten skulle det innebära att lekplatsen försvinner, alternativt behöver flyttas till annat läge. I praktiken skulle det innebära ett behov av en ny yta för lekplats någonstans inom eller i anslutning till planområdet. I parken vid Landeriet finns goda möjligheter att anlägga en lekplats men i och med att Korsvägen är svår att korsa, särskilt för barn, hade det varit positivt med lekplatser på båda sidor om korsningen.

Sammanfattningsvis ger detaljplanen möjlighet för flera nya platsbildningar, dock med relativt fragmenterad karaktär. En större och mer sam-

manhängande yta i anslutning till någon av Västlänkens uppgångar hade stärkt stadslivspotentialen ytterligare.

Vardagsliv

Förändringarna som föreslås i planen ger inte bara nya förutsättningar för området utan ställer också nya krav. Det gäller inte minst människors vardagsliv där trygghet och tillgänglighet är centrala aspekter.

Västlänkens pendeltågstation medför en ökning av antalet människor som passerar platsen i sin vardag. Förändringen gäller framförallt i rusningstimmarna, det vill säga vid åttatiden på morgonen samt mellan fem och sex på eftermiddagen. Dessutom räknas med stora flöden i samband med evenemang som pågår runt omkring Korsvägen. Pendeltågstationen påverkar i första hand det rörliga vardagslivet, det vill säga hur många som reser till och från platsen. Med fler människor i omlopp ökar dock sannolikt också människors tendens att vistas på eller uträtta vardagssysslor på platsen, exempelvis inköp eller restaurangbesök.

Den nya byggrätten i planområdets östra del med utrymmen för kontor, handel och centrumverksamhet 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, alltså fasader med fönster och entréer utåt gatan. I kombination med ett ökat antal vardagsbesökare bidrar de aktiva fasaderna till ökad trygghet, i synnerhet under tidpunkter då det inte pågår stora evenemang i området. Av samma anledning bör möjligheten att etablera någon form av resenärsservice i mittuppgången utnyttjas, något som planen medger. En kiosk eller ett café i det här läget minskar också resenärernas behov av att korsa vägar och spår för att få tillgång till service.

För många medborgare kan planförslaget ge positiva konsekvenser ur ett vardagslivsperspektiv. För boende som reser och pendlar kan station Korsvägen bli en tillgång som underlättar resandet. På liknande sätt blir det enklare och mer tidseffektivt för tillresande att ta sig till arbetsplatser och målpunkter i stationens närområde. Till exempel får studenter och universitetsanställda som bor utanför Göteborg enklare att ta sig till och från Chalmers och Campus Näckrosen. Evenemangsstråkets olika aktörer är också betydande arbetsgivare. 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 cykelparkering i mellanplan. Cykelgaragen gör det möjligt att låsa fast cykeln under längre tider och här kommer eventuellt också erbjudas cykelservice. Ur socialt perspektiv är det viktigt att cykelgaragen är trygga och enkla att nå, samt att det är god sikt till och från garagen.

Identitet

Idag är Korsvägen i mångt och mycket en väntplats för människor som ska vidare någon annanstans. Korsvägens betydelse som knutpunkt och väntplats kommer att förstärkas i och med etableringen av en pendeltågstation. Samtidigt skapar detaljplanen möjlighet för ökade stadskvaliteter i och med att 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 (dels av aktuell detaljplan och dels av angränsande planer) med utrymme för fler arbetsplatser, verksamheter och handelstillfällen innebär att Korsvägen blir mer av en målpunkt i sig. Den befintliga evenemangsidentiteten kompletteras med en mer vardagsbetonad identitet genom utökningen av vardagsfunktioner. Att

Världskulturmuséet

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 rörig 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 kvartersstaden 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. Vad gäller platsen i mitten bygger planen vidare på den triangulära formen som är kännetecknande för Korsvägen vilket är positivt för igenkänningen.

Landeriet har stor betydelse för platsens historiska identitet. Stationsetableringen påverkar inte Landeriets utseende och värde och stör inte heller sikten mot byggnaden. Utvidgningen av parken och det nya stråket till Campus Näckrosen kan till viss del bidra till att Landeriet får en mer attraktiv inramning och en mer framträdande roll i stadsmiljön.

Hälsa och säkerhet

Med fler människor i rörelse ökar behovet av en tydlig och säker trafikmiljö. Trafikmatningen på Korsvägen kommer i framtiden förutom Västlänken bestå av tätare buss-och spårvagnstrafik än idag.

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 säkerheten för gående och cyklister. Båda grupper ges mer utrymme i planförslaget, jämfört med idag, och separata gång- och cykelfält anläggs. Sträckan norr om mittuppgången, mellan Södra vägen och Skånegatan, görs bilfri vilket underlättar framkomligheten för oskyddade trafikanter. Vidare innehåller planen förslag på cykelfartsgator vilket, om de realiseras, vore positivt för cyklister.

Trots ovannämnda åtgärder kommer trafikmiljön på Korsvägen fortfarande 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.

Vidare ger planen utrymme för en utökad kollektivtrafik för att tillgodose framtida behov. I samband med det sker en flytt och en utökning av det norra hållplatsläget. Det nya läget ligger utanför Svenska mässan och innehåller två parallella hållplatser istället för en som idag. Det innebär fler spår att korsa och en starkare barriär mot mässan och norra delen av evenemangsstaden. Planförslaget möjliggör en gångtunnel under Örgrytevägen, vilket innebär att de resenärer som ska från mässan till stationen och tvärtom slipper korsa spåren.

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.

Fastän mängden biltrafik minskar beräknas den sammanlagda trafiksituationen ge ungefär samma bullernivåer som idag. Däremot kan luftmiljön lokalt bli något bättre vilket är positivt ur hälsosynpunkt.

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Med en ny pendelstågstation för Västlänken förstärks Korsvägens roll som knutpunkt i kollektivtrafiksnätet. Planområdet och närliggande målpunkter, befintliga och planerade, blir mer tillgängliga både för stadens invånare och för besökare och pendlare.

Genom en omorganisering av bil- och spårvagnstrafiken skapar detaljplanen mer utrymme för gående, cyklister och kollektivtrafik. Biltrafiken begränsas till förmån för vistelse och nya platsbildningar. Stationsuppgångarna integreras i nya byggrätter som bidrar till en mer sammanhållen bebyggelse och ett minskat glapp mellan kvartersstaden och evenemangsstaden. Byggrätterna ger också utrymme för kontor, handel och centrumverksamheter. 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 individer med funktionsnedsättningar. Omorganiseringen av trafiken, i kombination med den förväntade ökningen av turtätheten i buss- och spårvagnstrafiken, kan i vissa korsningspunkter till och med förstärka barriäreffekten.

För att underlätta framkomligheten hade det varit positivt med uppgångar som knyter an till centrum via Södra vägen, något som inte ingår i planen idag. 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. Det gäller såväl platserna i sig liksom omgivande bebyggelse och husfasader.

Rekommendationer

Rekommendationer för hur planförslaget skulle kunna ändras för att bättre tillgodose de sociala aspekterna och barnperspektivet, samt vad som bör beaktas i kommande skeden.

- Undvik ogena cykelstråk
- Möjliggör uppgång mot centrum via Södra vägen
- Förse stationsbyggnaderna med aktiva fasader
- Skapa fler platser för lek
- Öka tydligheten och attraktiviteten i platsens rum och stråk med hjälp av gestaltning
- Stärk kopplingen mot Landeriet och Campus Näckrosen

Vistelse

Trafiken tonas ner till förmån för vistelse, med nya platsbildningar i Korsvägens mitt och längs kanterna.

Rekommendationer:

- ► Fler lekmiljöer för barn
- ► Öka tydligheten och attraktiviteten i platsens rum och stråk med hjälp av gestaltning

Bebyggelse

Den nya bebyggelsen bidrar till en mer sammanhållen stad och ett rikare vardagsliv.

Rekommendationer:

- ► Aktivera stationsbyggnadernas fasader med hjälp av service mm i bottenvåningarna

Grönområde

Intill planområdet finns Landeriets park som ökar vistelsepotentialen. Till söder om den östra uppgången föreslås även ett grönsläpp med plantering.

Rekommendationer:

- ► Stärk sambandet mellan parken och hållplatsen
- ► Öka parkens attraktivitet med hjälp av en gestaltning som både skärmar av och bjuder in

Stråk

Västlänken medför ökade rörelseflöden vilket stärker kraven på gena och tydliga kopplingar. Villkoren för gående och cyklister förbättras något med planförslaget men med många korsande stråk och trafikslag är framkomligheten fortsatt svår.

Rekommendationer:

- ► Undvik ogena cykelstråk
- ► Möjliggör uppgång mot centrum via Södra vägen
- ► Stärk kopplingen mot Landeriet och Campus Näckrosen

Sammanfattande bild över sociala konsekvenser och rekommendationer för kommande planering.

REFERENSER

Social konsekvensanalys (SKA). www.goteborg.se

Barnkonsekvensanalys (BKA). www.goteborg.se

Kunskapsmatrisen. www.goteborg.se

Trafikverkets hemsida/Västlänken; www.trafikverket .se

Göteborgs stad, Spacescape & Trivector. (2012). Stadslivet i centrala Göteborg.

Spacescape, Trivector & White. (2014). Stadslivsanalys för Västlänken.

White & Göteborgs stad. (2014). Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken – Järnvägstunneln och stationerna Centralen, Haga och Korsvägen.

Ramböll. (2014). Analys av upplevelsevärden – kring Västlänkens stationslägen.

Lipschutz, Moa. (2012). Station Haga - Västlänkens sociala konsekvenser på lokalområdesnivå. Masteruppsats, Göteborgs universitet.

Olsson, Sören. (2005). Västlänken – en tågtunnel under Göteborg/Sociala konsekvenser. Göteborgs universitet & Banverket.

Göteborgs stad, Trafikkontoret. PM Trafik – Trafikstrategin ger nya förutsättningar för dimensionering av Korsvägen. (2014).

Norconsult