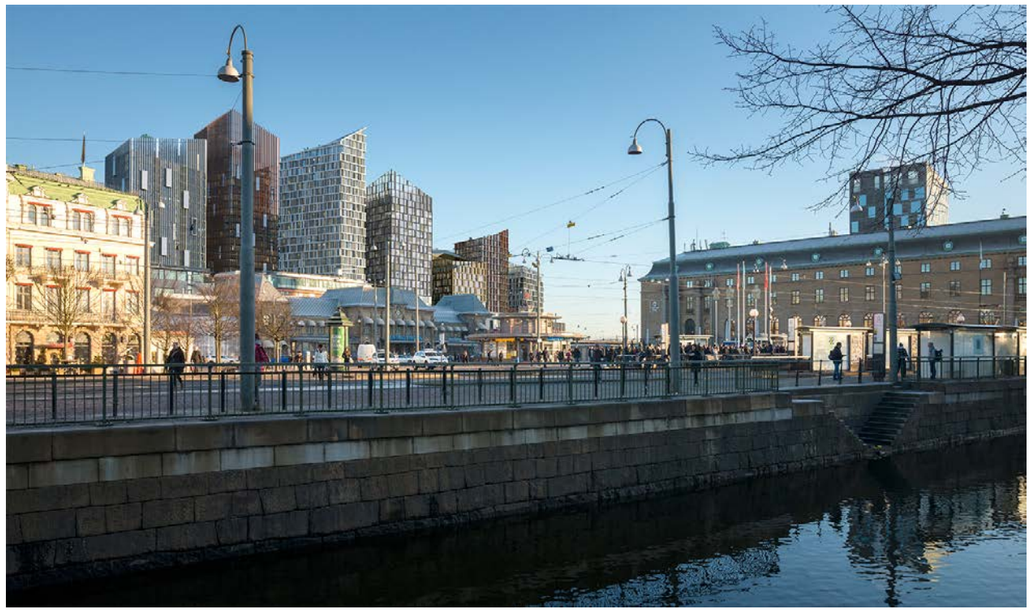
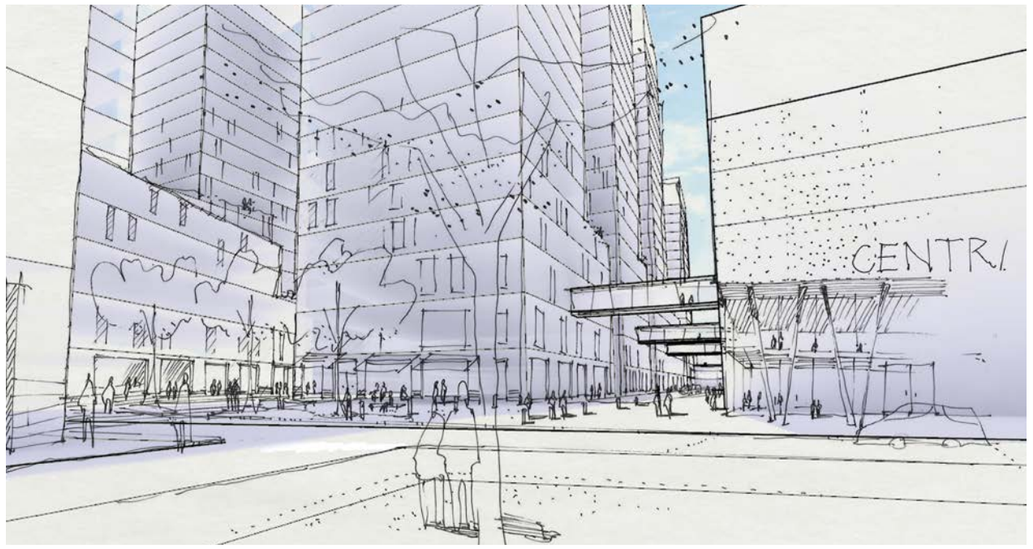
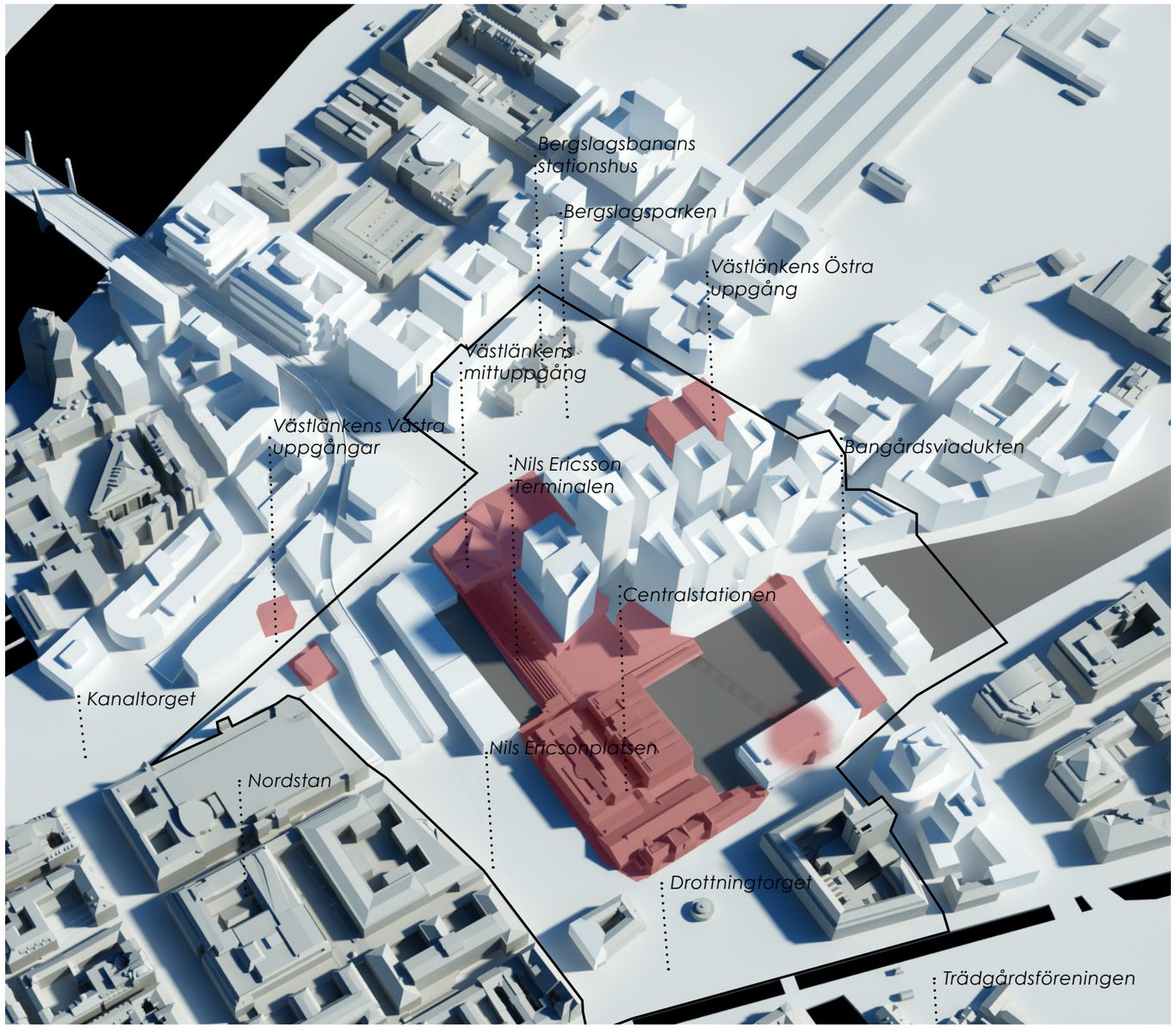






KVALITETSPROGRAM FÖR NORR OM CENTRALSTATIONEN

VERSION 1.0, JUNI 2016

CENTRALENOMRÅDET

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Dnr 0604/13

INNEHÅLL

Kvalitetsprogrammets syfte ..... sid 1

Strategi för delområdet norr om Centralstationen sid 2

Planstruktur 2035.....sid 3

Illustrationsplan.....sid 4

Tematiska planer

Markanvändning.....sid 5
Trafikslag och parkering .....sid 6
Stationsutveckling.....sid 7
Grönska och vatten.....vers 2.0
Stadsbild och skala.....ver 2.0

Stråk och platser

Översikt stråk och platser.....sid 9
Principer för stråk och platser.....sid 10
Principer;gröna och blå system.....sid 11
Nils Ericson-platsen till Gullbergsvass..... sid 12
”Stationstorget/Jubileumsplatsen”.....sid 13
Entréplatsen från Östra Stationstorget.....sid 14

Kvarter & bebyggelse

Översikt-kvarteren.....sid 15
Siluetten och mötet med omgivande platser....sid 16
Principer för kvarter och fasader.....sid 17
Tornen med terrasser och torntoppar.....sid 18
Stråket mellan mittuppgång och centralstation, sid 19
Sektioner.....sid 20-27

Medverkande

Kvalitetsprogrammet är sammanställt av Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad. Stadsbyggnadskontoret ansvarar för innehållet.
Under processen har en arbetsgrupp bestående av representanter från trafikkontoret, fastighetskontoret samt park- och naturförvaltningen medverkat. Intressenter i delområdet är Jernhusen, Västtrafik och Trafikverket.

Kontaktpersoner för kvalitetsprogrammet:
Erik Florberger, projektledare, stadsbyggnadskontoret
Simon Wallquist, planarkitekt, stadsbyggnadskontoret

Medverkande och underlag från:
White Arkitekter genom Gunnar Stomrud, Jeroen Mathijssen och Nazdar Ghalali. Underlag från Jernhusen via Kanozi Arkitekter, Holscher Nordberg Arkitekter och Reiulf Ramstad Arkitekter

KVALITETSPROGRAMMETS SYFTE

Kvalitetsprogrammet som tagits fram till detaljplanens samråd för norr om Centralstationen lyfter fram de huvudsakliga målen och pekar på grundläggande riktlinjer för utvecklingen av hela området norr om dagens Centralstation. Dokumentet är en fördjupad kvalitetsbeskrivning av stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet och kompletterar genom platsspecifika beskrivningar av området norr om Centralstationen. Dokumentet ska även fungera vägledande för kommande etapper av detaljplaner österut.

Stadskvaliteterna och planstrukturen som redovisas i programmet har fokus på den fysiska utformningen. Kvalitetsprogrammet är framtaget tillsammans med Göteborgs Stad och de aktuella fastighetsägarna och intressenter i detaljplanearbete. Arbetet bedrivs kontinuerligt och förändringar redovisas med versionshantering av dokumentet, där stadsbyggnadskontoret är ansvarig för sammanställa.

Kvalitetsprogrammet redovisar vilka önskvärda kvaliteter i bebyggelse och platser som skall uppnås och utgör ett stöd till planhandlingar som tas fram. I ett senare skede, närmare genomförandet av delprojekt inom området, tas specifika gestaltningprogram fram som redovisar material för byggnader, platser och stråk.

Programmet utgör ett förslag inför samråd av Norr om Centralstationen och delområdets utveckling, en version 1.0 Inför vidare arbete ska delarna fördjupas och kompletteras.

Process och uppföljning

De riktlinjer som anges i kvalitetsprogrammet skall följas upp i de avtal som kommunen träffar med kommande exploatörer och utförande förvaltningar. Fastighetskontoret kommer att ha ett ansvar för att kvalitetsprogrammet och efterföljande gestaltningförslag efterföljs. Även i bygglovsfasen kommer kvalitetsprogrammet att behöva knytas till lovgivningen. Inom arbetet med projekt Älvstaden tas även kvalitetsindikatorer fram som kan komma att påverka uppföljningen och utformningen av det här dokumentet

Till planhandlingar och kvalitetsprogram finns ytterligare styrande dokument som social konsekvens och barnkonsekvensanalys.

PROCESSBILD FÖR KONTINUERLIGT ARBETE MED KVALITETSPROGRAM KOPPLAT TILL PLAN OCH GENOMFÖRANDE

Inrikning för helheten, Centralenområdet

Stadsutvecklinsprogrammet anger huvudstragier, tematiska strategier samt möjlig utbyggnadsordning

Den pekar också ut specifika stråk och platser samt redovisar delområden med typ av bebyggelse och innehåll. Stadsutvecklingprogrammet fungerar som övergripande kvalitetsprogram.

KVALITETSPROGRAM vers 1.0
Norr om Centralstationen

-Målbild, innehåll
-Fördjupade principer och redovisning av hur kvaliteter uppnås för gator, stråk och bebyggelse.

Inrikning om önskvärda kvaltieter mellan kommunen och aktörer för planarbete

Kvalitetsprogrammet specificerar möjlig markanvändning och utformning. Det är ett kontinuerligt arbete mellan aktörer och Göteborgs stad och fungerar som en överenskommelse. Programmet uppdateras med förändringar

GATOR OCH OFFENTLIGA PLATSER
Gestaltnings program/förslag
Göteborgs Stad

KVARTER
Gestaltnings program/förslag
Byggherrar

Detaljerade förslag kring utformning och materialval, senare skede!!

Detaljerade gestaltningprogram/förslag tas fram av kommun resp. byggherrar

DETALJPLAN X:
- PLANKARTA MED REGLERANDE AVTAL

SKA/BKA
MKB

Säkerställande av kvaliteter genom planreglering och avtal.

STRATEGI FÖR DELOMRÅDET NORR OM CENTRALSTATIONEN

Bakgrund i Vision Älvstaden och stadsutvecklingprogram för Centralenområdet

Från vision Älvstaden och i det vidare arbetet med Stadsutvecklingprogram för Centralenområdet lyfts följande fram:

“Den historiska stadskärnans blandade verksamheter och rika utbud av aktiviteter ska värnas. Nordstan ska utvecklas mot Lilla Bommen och Centralenområdet.”

“Centralenområdet ligger mitt i Älvstaden men också mitt i Göteborgs framtida innerstad/.../

”Vi ska utveckla knutpunkten Centralenområdet- området ska bli stadens centrala affärsdistrikt (CBD-område) och regionala mötesplats. ”

“Centralenområdet ska öppna utvecklingen av Gullbergsvass och knyta an området mot vattnet. Området ska vara ett attraktivt kommunikationsnav och regionalt centrum.

Fastighetsägaren Jernhusens vision är:
«Målet är att skapa en bra stationsfunktion i ett hållbart RegionCity* för ökad rörlighet, fler möten och en starkare tillväxt. Ingen annan plats är så tillgänglig och lämplig för verksamheter som kan nås av såväl göteborgare som regioninvånare. Rätt utveckling bidrar också till att hela staden ,dess nya och befintliga delar möts här. Genom Västsvenska paketet gör staden, staten och regionen stora infrastruktursatsningar som gör visionen än viktigare (anm:*RegionCity är Jernhusens projektnamn)

Jernhusen presenterar också sitt arbete med stadsdelen under www.regioncity.se

Strategier för delområdets innehåll

Huvudstrategierna för Centralenområdet är att skapa en attraktiv stadsmiljö, livfull och regional mötesplats, skapa starka stråk och förbättra tillgängligheten till regionkärnan. För delområdet norr om Centralstationen betyder det att bland annat att det ska bli en stark målpunkt med nya stationsfunktioner, arbetsplatser och bostäder.

För delområdet lyfts följande utgångspunkter för planeringen fram i enlighet med huvudstrategin:

- Att pröva en täthet av bebyggelse som drar maximal nytta utav den goda kollektivtrafikförsörjningen. Att nyttja kraften i mötet med Centralstationen och kommande stationslägen. Pröva en högre bebyggelse, upp till 30 våningar, i en ny bebyggelsetypologi

- Att minska behovet av parkeringsplatser och gynna kollektivtrafik, gång och cykel.

- Etablera en stark, sammanhängande stadsstruktur, som kopplar ihop olika delar av staden och stadsutvecklingsområden som Gullbergsvass. Hitta en planstruktur som är generell för bostäder, verksamheter som tål att utvecklas över tid.

- Att stadsdelsområdet och dess innehåll ska fungera i både lokalt och regionalt sammanhang. Att området ska fungera och relatera till dels befintlig stadskärna och till övriga delar av Centralenområdet med omgivande stadsdelar, särskilt det framtida utvecklingsområdet i Gullbergsvass. Den goda tillgängligheten motiverar ytterligare regionalt innehåll i det här läget. Området har stort fokus på verksamheter och kontor med verksamheter som nyttjar det tillgängliga läget, samtidigt som en utvidgning av centralstationen med dess funktioner sker. Stationens utvidgning med skyddade stråk och funktioner för resenärer ska placeras och planeras så att de tar höjd för framtida ökade resenärsflöden.

- Ett handelsinnehåll i området som drar nytta av kollektivtrafikläget och kompletterar innerstadens befintliga utbud, här finns läge för tex ytterligare livsmedelshandel kopplat till resenärsstråken, handla på vägen till tåget.

- Att flera olika typer av verksamheter behöver få plats utmed de genomgående stråken. Särskilda lokaliseringar av offentliga lokaler för tex kulturverksamhet kan berika de genomgående stråken och skapa möteplatser i området. För mer utrymmeskrävande verksamhet(kultur,sport etc) med så kräver det minst ett kvarter i anspråk med utåtvända verksamheter i bottenplan. En tematisk plan för markanvändning och indelning av möjliga kvartersanvändningar redovisas på sid xx . Övriga strategier för trafikslag, station redovisas i tematiska planer.

Fortsatt planering för delområdet och omgivning

Inom ramen för fortsatt arbete med kvalitetsprogram och innehåll i delområdet bör följande aspekter prioriteras:

- Blandning för trygghet, området får inte bli ett 9-5 område. Balans mellan handel, kontor och annat. Få in fler offentliga/ privata aktörer som kan berika blandning i delområdet. Kommunal service och regional service. Planeringen av förskola/ skoltomt utmed Kämpegatan.

-20% bostäder med egna entreér och uteplatser på terrasser. Boendemiljöer och former utreds vidare.

- Parkeringsplatser samordnas i hög grad! Mobilitetslösningar ska erbjudas hyresgäster och verksamma.Nya parkeringslösningar och volymer kan förläggas i mindre attraktiva läge som ej konkurrerar med goda lägen för ex. bostäder.

-Målbildsarbete som konkretiseras för en utvidgad Centralstationen tillsammans med kommun, Västtrafik, Trafikverket och Jernhusen. Särsklit viktigt för utbyggnad med Bangårdsviadukten och kommande kvarter i söder mot Åkareplatsen.Säkra att tillräckligt med plats finns på lång sikt för stationsfunktioner, cykelparkering och resenärer.

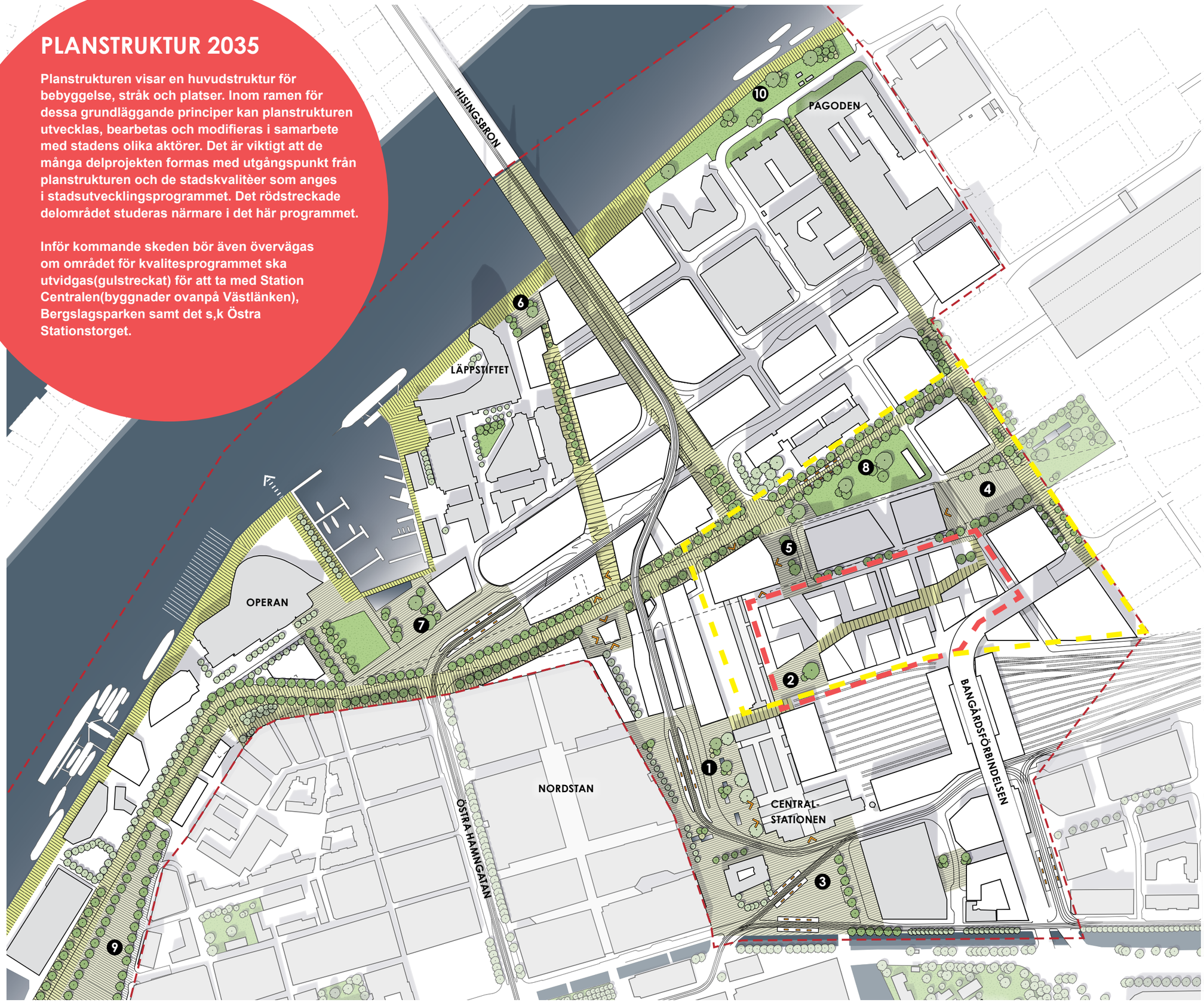
- Att fortsatt planera för en bostads- och verksamhetsnära park med ytor för mer utrymmeskrävande aktiviteter och omhändertagande av dagvatten i Centralenområde/Gullbergsvass.

-Nycklar för ett socialt mer hållbart stationsområde följs upp kontinuerligt. Stationsområde bör bidra med tillåtande platser, såväl lokaler som yttre mötesplatser där alla; stadens och regionens invånare möts och får vistas.

PLANSTRUKTUR 2035

Planstrukturen visar en huvudstruktur för bebyggelse, stråk och platser. Inom ramen för dessa grundläggande principer kan planstrukturen utvecklas, bearbetas och modifieras i samarbete med stadens olika aktörer. Det är viktigt att de många delprojekten formas med utgångspunkt från planstrukturen och de stadskvalitèer som anges i stadsutvecklingsprogrammet. Det rödstreckade delområdet studeras närmare i det här programmet.

Inför kommande skeden bör även övervägas om området för kvalitesprogrammet ska utvidgas(gulstreckat) för att ta med Station Centralen(byggnader ovanpå Västlänken), Bergslagsparken samt det s,k Östra Stationstorget.



INFRASTRUKTURPROJEKT

Inom området planeras för fyra stora infrastrukturprojekt; Hisingsbron, överdäckning av Götaleden, Västlänken med stationer och Bangårdsförbindelsen

BEBYGGELSE

Området bedöms i sin helhet kunna rymma cirka 2000 bostäder och 16 000 arbetsplatser. Totalt 670 000 kvm BTA kan tillkomma. Fördelningen blir 70 % verksamheter och 30% bostäder

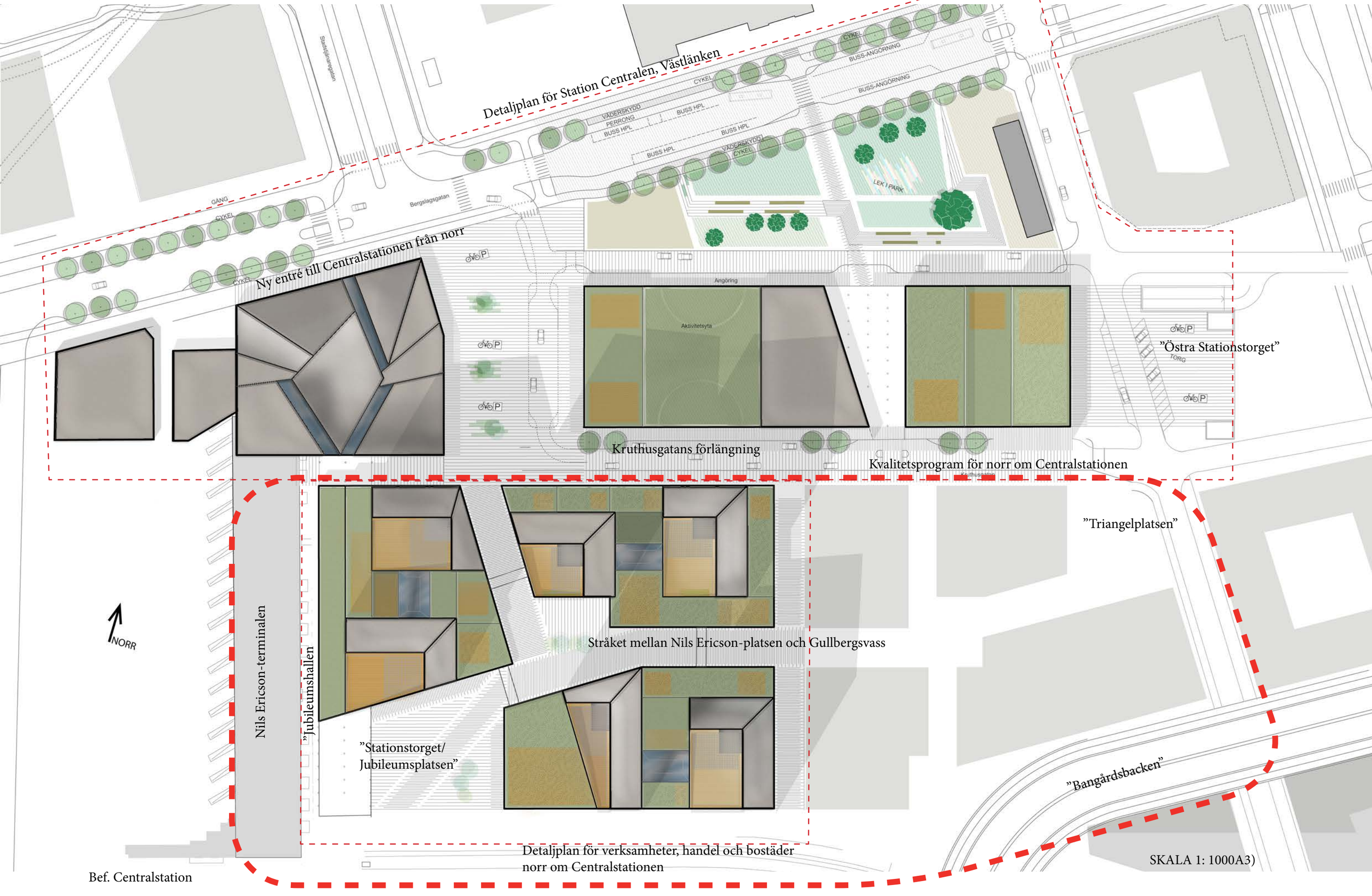
PLATSER

1. *Nils Ericsonplatsen*
2. *Stationstorget*
3. *Drottningtorget*
4. *Torg - Östra uppgången*
5. *Torg - Mittuppgången*
6. *Lilla Bommens Kajtorg*
7. *Kanaltorget och Operaparken*
8. *Bergslagsparken*
9. *Packhusplatsen*
10. *Kajparken*

TECKENFÖRKLARING

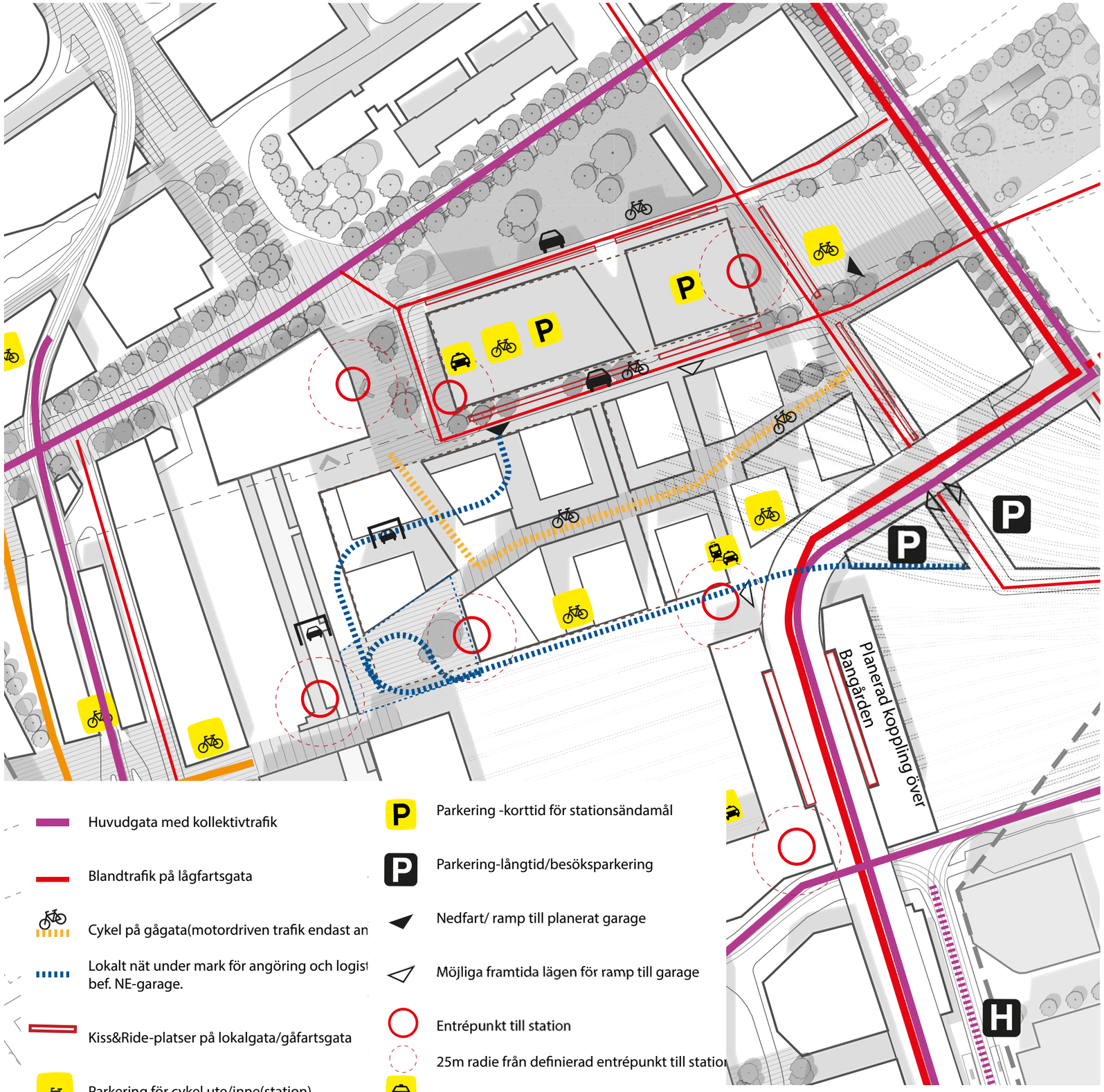
- *Ny bebyggelse i Centralenområdet*
- *Möjlig ny bebyggelse i Gullbergsvass och Frihamnen*
- *Befintlig bebyggelse*
- *Områdesgräns - Centralenområdet*
- *Plats*
- *Grön plats*
- *Stråk (Boulevarden, Stadstjänaregatan, Kämpegatan)*
- *Stråk (Nils Ericsonplatsen/Lilla Bommens kajtorg/Gullbergsvass)*
- *Utveckling av vattenområde*
- *Kajstråk*
- *Väntplats för båtar*
- *Entré - stationer*
- *Västlänken - dragning under mark*
- *Spårvagnshållplats*
- *Nya träd*
- *Befintliga träd*

ILLUSTRATIONSPLAN



TEMATISK KARTA: MÖJLIG MARKANVÄNDNING

TEMATISK PLAN: TRAFIKSLAG OCH PARKERING



Huvudgata med kollektivtrafik

Blandtrafik på lågfartsgata

Cykel på gågata(motordriven trafik endast an

Lokalt nät under mark för angöring och logist bef. NE-garage.

Kiss&Ride-platser på lokalgata/gåfartsgata

Parkering för cykel ute/inne(station)

Parkering -korttid för stationsändamål

Parkering-långtid/besöksparkering

Nedfart/ ramp till planerat garage

Möjliga framtida lägen för ramp till garage

Entrépunkt till station

25m radie från definierad entrépunkt till statio

Taxistation

Norr om Centralstationen har ett centralt läge och ska fungera som ett nav i den framtida stadsdelen med en sammanlänkande stadsstruktur. Detaljplanen och de stadsrum som den tillskapar ska fungera 2023 men även när Gullbergsvass är helt utbyggt.

FLERA TYPER AV GÅNGSTRÅK

Det är en utmaning att hantera de stora flöden av människor genom området som kan uppkomma i framtiden. För att säkerställa att gaturummen klarar stationsresenärer och personer som ska ta sig igenom området, tex mellan ett utbyggt Gullbergsvass skapas flera typer av stråk. Den tematiska planen intill visar en möjlig målbild när området byggts ut österut och med planerad Bangårdskoppling.

Det är viktigt att skapa flera gångstråk genom området som kopplar upp till både befintlig och framtida stadsstruktur. Gångstråken skall ha olika karaktär och utformning, anpassade till vilken roll de har och att de kan förändras över tid. Resultatet är ett sammanhängande nätverk av kopplingar för gående som fungerar för olika behov.

Centralenområdets stråk och platser ska vara tillgängliga och öppna dygnet runt. Sammanhängande stråk gör det enkelt att orientera sig genom området. Siktlinjer genom området gör att det blir enkelt och tryggt att hitta fram.

ANKOMST OCH PARKERING MED CYKEL

Cyklister som ska till stationen behöver få en logisk och trygg ankomst till stationsområdet. Cykelparkering med strategiska placeringar utifrån ankomsten, för ett snabbt och tryggt byte till tåg eller buss. För att långsiktigt uppnå trafikstrategin krävs att cykelparkeringsmöjligheterna kraftigt utökas för hela centralenområdet. För det aktuella området så pekas ca xxx cykelparkeringsplatser för att tillgodose behovet för de som har stationens som målpunkt. Kopplingen till anslutande cykelstråk är också avgörande för lokaliseringen. Följande lägen kan vara möjliga att genomföra och utreds vidare:

-Ett läge under det planerade torget, norr om spår 16. Plats för ca 1000 platser möjliga. Ljusnedsläpp via torget och entré till mark via torgets östra fasad. Garaget kan samplaneras med stationsparkering för tillgängliga platser(en viss andel hkp och färdtjänst) för de som behöver komma nära fjärrtågsfunktionen.

-Utmed spår 16, under bangårdskopplingen och stationens södra sida Väster och delvis under Nils Ericson-terminalen

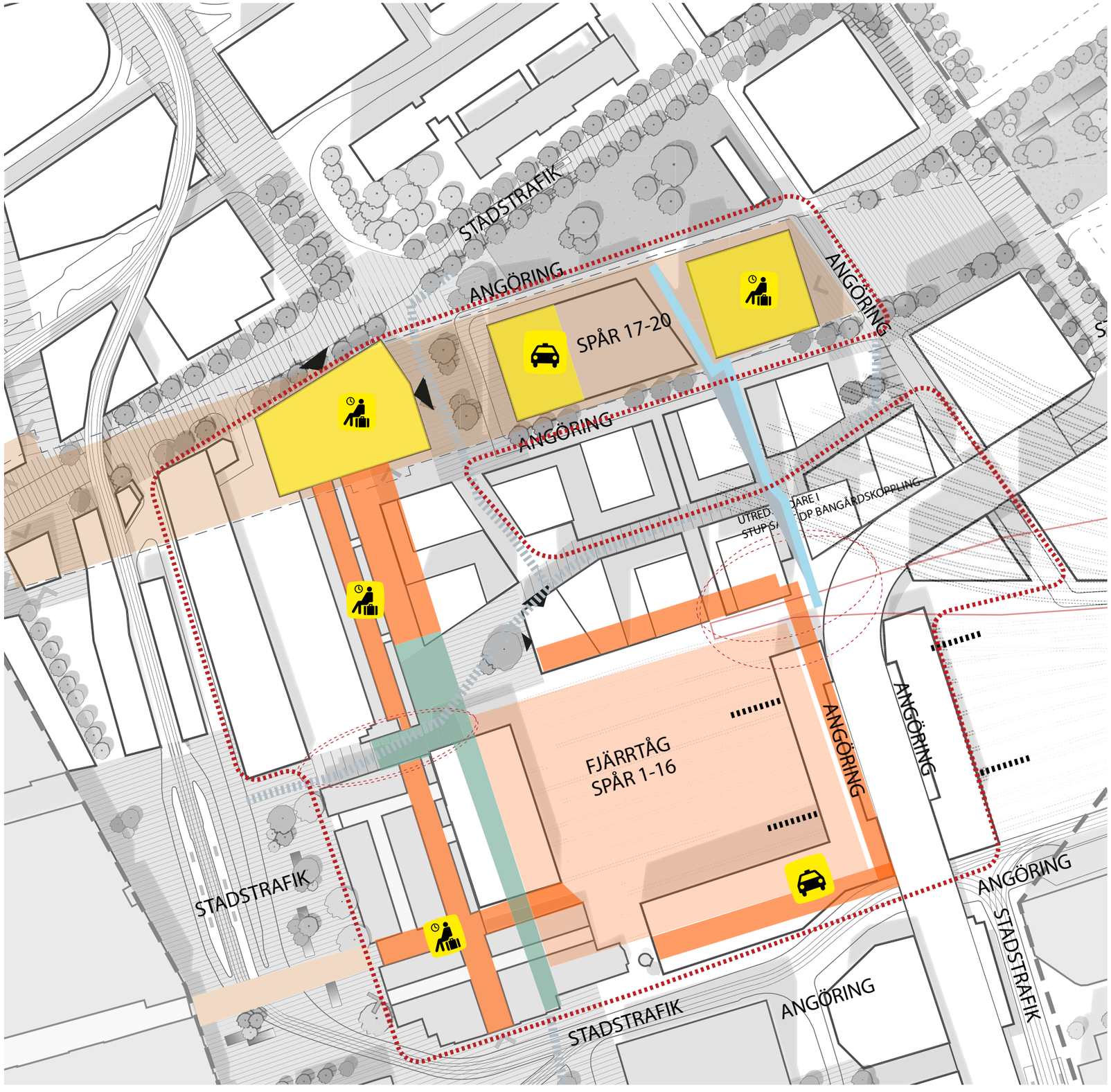
-Utöver dessa lokaliseringar så planeras också för cykelparkering vid stationens nya norra entré samt i öster vid det sk `Östra Stationstorget´

ANKOMST OCH PARKERING MED BIL

Bangårdsviadukten med angöring kan ugöra en ny sida för ankommande med bil österifrån. Korttidsparkering och angöring till stationen sker främst via det sk Östra stationstorget och den nya entrén i norr

Tre typer av parkering
1 Kiss&Ride: Lägen för hämtning och avsläpp till stationen, ej parkering
2. Park&ride: Kort/långtidsparkering för station, även möjligt samnyttjande med besöksparkering för verksamheter
3. Access&Ride: Angöring och korttidsparkering för att komma riktigt nära perronglägen. Avsett för tillgängliga parkeringar ,färdtjänst samt resenärer med mycket bagage.

TEMATISK PLAN: STATIONSUTVECKLING



Med Västlänkens planerade uppgångar utvidgas dagens Centralstationoch det skapas fyra nya underjordiska och genomgående spår(spår 17-20) för tågtrafik genom Göteborgs Central. Den tematiska planen redovisar hur Centralstationen och det aktuella delområdet kan växa och hur specifika stråk för resenärer kan kopplas mot en ny östlig och norrsida med plats för angöring och kollektivtrafik.

NY HUVUDENTRÉ I NORR
Placeringen av mittnedgång tunneln alldeles i anslutning till Nils Ericson-terminalen norra entré bildar en ny huvudingång till hela Centralstationen från norr.
Stationens snabba stråk bildar en parallell axel från befintlig centralstation till nya entre i norr ca 140m från spår 16. Stråket ska upplevas som en helhet och tillräckligt väderskyddat I det parallella stråket utmed NE-terminalen är flödet av människor större med plats för att stanna upp och med service på båda sidor om stråket. Busstermianlen med dagens kuber och kiosker byggs på och inrymmer resenärsservice som vänder sig mot det nya parallella stråket.
En specifik målbild för stråket och ett första utformningsförslag finns på sid 19.

MOT GULLBERGSVASS, STATIONENS NYA ÖSTRA SIDA
Kopplingen från Station Centralens, östliga uppgång(Västlänken) till kommande Bangårdsviadukt i ett högre våningsplan och tillbaka ned till Åkareplatsen bildar ett nytt stråk för både resenärer och förbipasserande . Från Bangårdsviadukten studeras hur kopplingar med tex rulltrappor kan göras direkt ned på perrongerna.
Tillsammans med angöringsfunktioner över spåren skapas en ny östlig entré till centralstationen

UTMED BANGÅRDENS NORRA OCH SÖDRA SIDA
Nya stråk skapas via Bangårdskopplingen i ett övre och nedre plan utmed bangårdens norra och södra sida.

Stationshall/uppgång pendeltåg (klimatskyddad) med service/handel

Stationshall/Inre stråk (klimatskyddat) mellan stationsfunktioner med service/handel

Resenärsstråk utomhus(klimatskyddat) mellan stationsfunktioner

ÖVERSIKT- STRÅK OCH PLATSER

ORIENTERBARHET

Ett sammanhängande golv gör att det blir enkelt att hitta till målpunktar i området.

(bild: Padova Station, Italien)

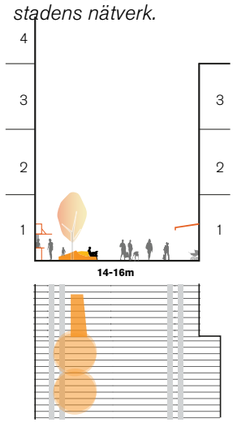
TILLGÄNGLIGHET

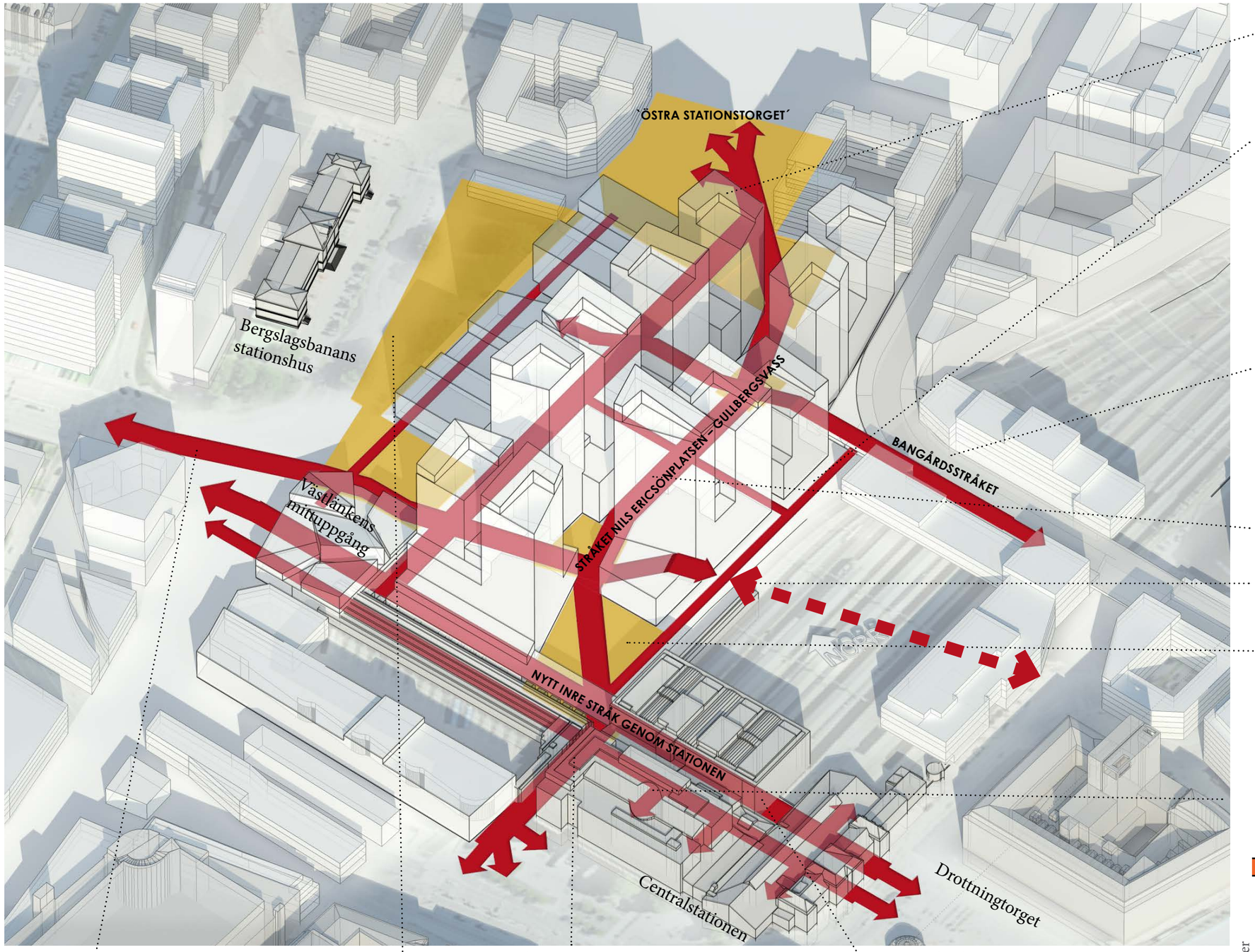
Området ska vara fysiskt tillgängligt för alla. Samma nivåer och släta markmaterial skapar en bekväm fotgängarrörelse.

(bild: St Johannesplan, Malmö)

TRÄNGSEL

Planområdet utgör del av stadens största bytespunkt och ska ta hand om stora flöden av människor, även gående som enbart ska passera området. Stråken dimensioneras så att området inte känns som en barriär. Även alternativa stråk behövs i framtiden för att integrera området i stadens nätverk.





Norra entrén möter det stadsmässiga stråk som ska knytas ihop över till Backaplan via nya Hisingsbron och Stadstjänaregatan

Bergslagsparken utformas med tanke på gröna kvaliteter, ett värdigt grönt rum i anslutning till stationsfunktionerna.

Stråket via Nils-Ericson-platsen. En större öppning genom Nils-Ericsonterminalen behövs för att möjliggöra ett inre stråk med ökade flöden av människor i takt med att Gullbergsvass byggs ut.

Nytt parallellt stråk från södra entrén vid Drottningtorget till Västlänkens mittuppgång i norr.

Flera stråk fångas upp i det sk "Östra Stationstorget" och härifrån kopplar området enkelt vidare in i framtida Gullbergsvass.

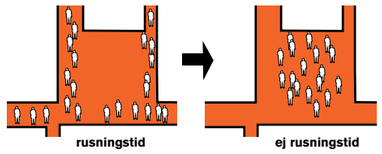
Med genomförandet av Bangårdsförbindelsen ligger det en potential i att tillskapa en genväg mellan Centralenområdet och den östra delen av staden. Genom att använda höjden på Bangårdsviadukten till en fördel kan man skapa kopplingar till de publika takterrasserna och till det primära stråket. Det skapas ett sekundärt stråk med ett soligt läge och utsikt mot bangården, som kan bli en potentiell grön vistelseplats på en högra nivå. Denna delen kommer på sikt att bli en viktig framsida.

Östra sidan av stationen med plats för fotgängare, kollektivtrafik och angöring. Bildar en östlig entré och angöringssida till stationsområdet när bangårdskopplingen färdigställts kring 2027.

Stråket är tydligt fotgängarprioriterat och ger plats för variation med enkel möblering mot fasader

Stråk från ett övre plan och enkommande östra sida över bangården

"Stationstorget/Jubileumsplatsen" utformas utifrån att användningen och besökintensiteten varierar över dygnet. Platsen kan i icke rusningstrid användas för mer mer platskrävande arrangemang. Torget i direkt söderläge skapar en attraktiv plats i direkt anslutning till huvudflöden för stationen och genom området. I kanterna av platsen finns uteserveringar och sittplatser.



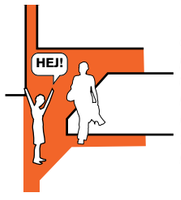


Bild: White Arkitekter

"Stationstorget/ Jubileumsplatsen är en representabel plats och många resenärers första möte med staden". Platsen har en tydlig identitet som mötesplats.

STRÅK OCH PLATSER

Delområdet utgör viktiga entrépunkter till Centralstationen och till Station Centralen (Västlänken), men även till omkringliggande befintliga och nya stadsdelar. Potential ligger i att utveckla ett område som känns öppet och publikt tillgängligt för alla. Speciellt fokus ska ligga på entrépunkterna som blir välkomnande med funktion för förflyttning och sammankopplande stråk. Platserna inom området ger möjligheter för olika typ av användning och möten. Det som kan upplevas som baksidor idag ska kunna omvandlas till framsidor (utbyggnaden av Gullbergsvass samt Bangårdsförbindelsen).

TRE HUVUDPRINCIPER FÖR PLATSER OCH STRÅK

1. sammanhängande stråk med unika platser

Genom att stråken får ett sammanhängande golv skapas kopplingar i sammanhang med sin omgivning. Markbeläggning kan vara detsamma som används i omgivande stadsmiljöer, så att området känns offentligt och tillgängligt. Platserna kan få något mer säreget, så att man känner igen sig.

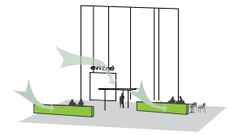
2. öppna och inbjudandentrépunkter

Entrépunkterna till området behöver utformas så att det skapas mindre ”entréplatser”. Det ger en mer öppen och inbjudande struktur, så att området inte upplevs som en barriär och att alla känner sig välkomna.

3. publika platser tillgängliga för alla

Platserna inom och i direkt anslutning till stationsområdet ska skapa möjlighet för olika typer av vistelse. Platserna ska kännas publika och bjuda in för olika behov av att vistas där Kvaliteten på de offentliga rummen måste vara hög om man ska få människor att stanna till och vilja vistas i de täta stadsrummen, en grund för spontana och informella möten. Platserna ska upplevas inbjudande så att de blir något mer än genomgångsplatser. Stadsstruktur och gestaltning ska formas så att det inte uppstår problematiska situationer för lokalklimatet i gatunivå. Soliga lägen nyttjas som vistelseplatser för människor och gröna element läggs till för att bryta vindar.

GRUNDLÄGGANDE PLATSKVALITETER

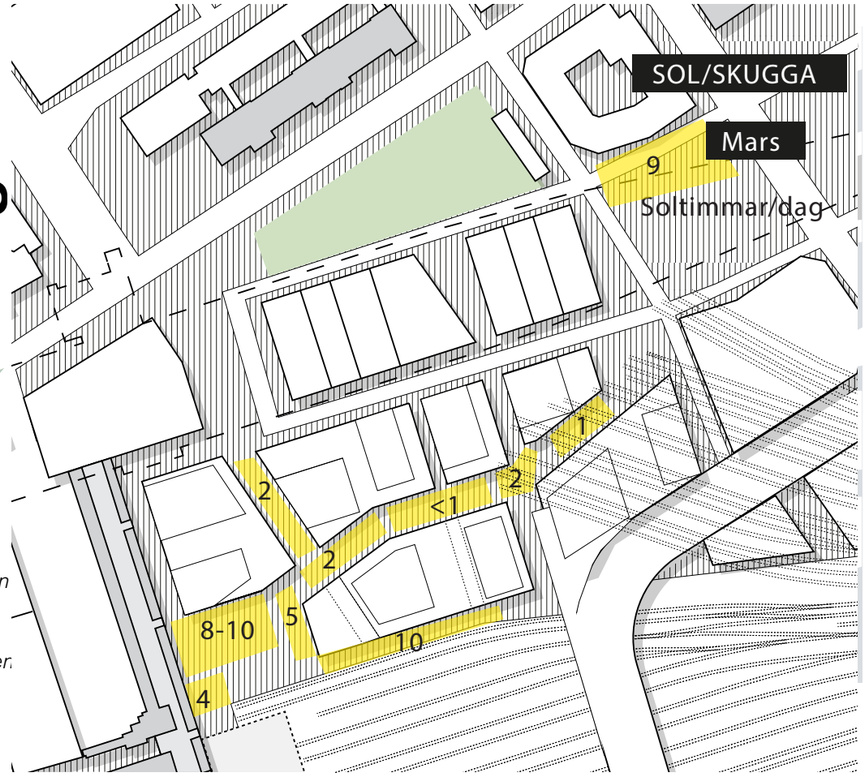


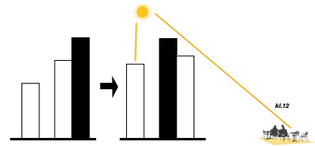
LOKALT VINDSKYDD

På prioriterade platser ska det finnas lokala vindskydd i form av vegetation eller skärmtak.

TRÄD FÅNGAR NEDVINDAR

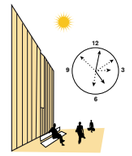
Där det finns möjligheten ska det planteras träd med stora kronor som fångar nedvindar från den höga bebyggelsen.





SOLIG LUNCH I PARKEN

Genom att omfördela höjden på tornen blir Bergslagsparken solbelyst under större del av dygnet och året, en potential miljö för avkoppling och andra vistelseaktiviteter.



SOLIGA PLATSER UNDER DAGEN

Optimera solinfallet och utnyttja de soliga platser som finns under dagen till vistelse för människor.

Bild: White Arkitekter

PUBLIKA SITTPLATSER

Det är viktigt med publika sittplatser som ger goda förutsättningar för sociala möten. Möbleringsprincipen ska stämma överens med funktion och vilken typ av möten man önskar sig för stråken och platserna. Det ska gå att sitta ensam eller många tillsammans. Det ska finnas valmöjligheten att uppehålla sig i både sol och skugga och dessutom bör möblernas placering vara riktad mot de mest intressanta blickfången.

1. Exempel på en bänk som skapar underlag till möten (bild: Kings Cross Central, vestre.com). 2. Exempel på en friare placering av möbler (bild: Escofet 1886)

Möbleringsprinciper:

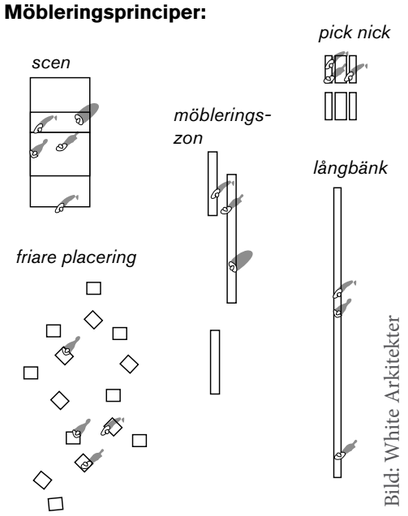
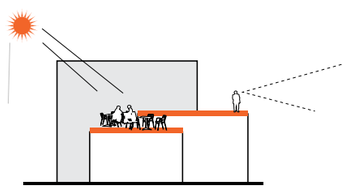


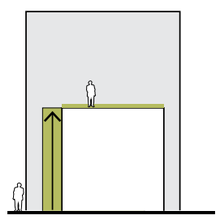
Bild: White Arkitekter

PLATSER PÅ ÖVRE NIVÅER, TERRASSER



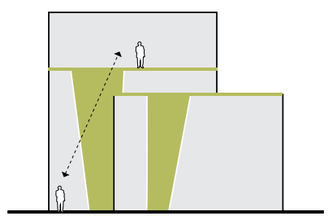
ATTRAKTIVA/REKREATIVA MILJÖER PÅ TAKTERRASSERNA

På takterrasserna finns det kvaliteter som inte kan finnas på gatuplan, som sol, utsikt och grönska. En del av dessa platser på taken blir tillgängliga för alla och innehåller en variation i sin programmering, med fokus på vistelse och avkoppling. och platser. Andra delar blir privata för kontor och bostäder.



VERTIKALA KOPPLINGAR LIGGER UTMED FASADEN

Det är viktigt med synliga fysiska vertikala kopplingar från marknivån, för att delar av taklandskapet ska kännas publikt tillgängliga. Dessa kopplingar behöver därför ligga i direkt anslutning till publika stråk och platser.



GRÖNA VÄGGAR KOPPLAR MARKPLANET TILL TAKEN

Gröna väggar bidrar till en mer grön och attraktiv miljö på marknivån och skapar dessutom gröna kopplingar till taklandskapet. Detta skapar en nyfikenhet till att se vad som händer på takterrasserna och minskar barriären och motståndet till att ta sig upp på taken.

Bild: White Arkitekter

PRINCIPER- GRÖNA OCH BLÅ SYSTEM

GRÖNA TAK OCH VÄGGAR , PLATS FÖR TRÄD
Projektet har potential till att bli ett uppmärksammat projekt i Norden för användningen av gröna väggar. Gröna väggar bör vara placerade i strategiska punkter, där de bästa växtförhållandena finns men även där de skapar mest uppmärksamhet. Det växtmaterial som bygger de gröna väggarna ska vara smart; växterna ska rena luften, skapa ett bättre mikroklimat, fördröja dagvattnet och bidra till stadens biologiska mångfald. De gröna väggarna föreslås i första hand placeras mot söder och väster där temperaturutjämning för byggnader och växtbetingelser är optimala. De kan också sträcka sig upp högre på fasader om bjälklagslösningar används på terassnivåer, från våning 3 och uppåt.

Gröna tak är främst avsedda för fördröjning av dagvatten. Området kommar att behöva att en stor andel av vattnet tas om hand och samlas upp. Rätt avvägning mellan vistelseytor, teknik och gröna tak kommer att behöva göras.

Träd placeras på platser där tillräckliga växtbetingelser kan skapas och där de gör nytta genom att tillföra platserna grönska samt bidra till att skapa bättre mikroklimat. Mindre träd kan även finnas på terrassnivåer.

ETT URBANT DAGVATTENSYSTEM
Centralstationsområdet utvecklas som ett uppmärksammat referensprojekt för hur omhändertagande av dagvatten sker i en högexploaterad stadsmiljö. Ett exempel på detta är att regnvatten utöver synlig fördröjning kan samlas lokalt och återanvändas för t.ex. planteringar.

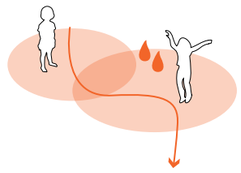
Dagvattensystemet ska hänga ihop med sin omgivning. På lång sikt när hela området är utbyggt och delar av Gullbergsvass är färdigt kan vattnet ledas till den framtida parken i öster och utgöra ett synligt och sammanhängande system. Så mycket vatten som möjligt måste dock hanteras inom områdets avgränsningar.

Vattnet ska i första hand fördröjas med hjälp av gröna tak, gröna fasader och rain gardens.

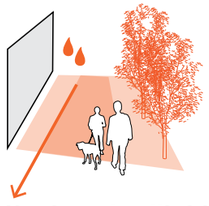
De gröna väggarnas ekosystemtjänster (White).

1. Exempel på grön vägg i en strategisk punkt (bild: Gary Grant)
2. Exempel på gröna parkytor på taken (bild: High Line, NYC)

1. ett sammanhängande och hållbart dagvattensystem
Dagvattensystemet för Centralstationsområdet kan kopplas till ett framtida Gullbergsvass. Vattnet ska fördröjas så mycket som möjligt inom områdets avgränsning med hjälp av gröna tak, gröna fasader och andra smarta och hållbara lösningar.



2. vatten som lekskulptur för alla åldrar
Vattnet ska bjuda in till lek. Det är inte tänkt att vara en lekplats utan mer som ett skulpturalt element som bjuder in till lek och gärna för alla åldrar.



3. vattnet ger kvalitet till de inre stråken och platserna
Upplevelsen av vattnet med alla våra sinnen ger kvalitet till de inre stråken och platserna. Speciellt i de inre rummen mellan tornen blir det viktigt med element som skapar kvalitet i den nivå där människorna vistas.

ETT SYSTEM AV RÄNNOR
Rännor leder visuellt folk genom området, skapar kvalitet internt, kräver inte mycket plats och gör att det skapas ett sammanhängande nätverk. *(bild: Tjuvholmen, Oslo)*

Bild: White Arkitekter

Bild: White Arkitekter

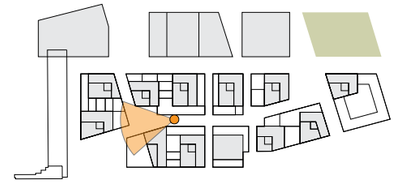
Principfigur för dagvattenhanteringen i området, på sikt kan dagvatten ledas ut till öster för lokal fördröjning i en större park i Gullbergsvass.

STRÅKET MELLAN NILS ERICSONPLATSEN – GULLBERGSVASS

Stråket som löper från Nils Ericsonplatsen till den planerade stadsdelen Gullbergsvass passerar genom stationsområdet och Region City, en ny målpunkt med hög tät bebyggelse med kontor, handel, service och en viss del bostäder. Stråket fungerar både som ett resenärsstråk inom stationsområdet och ett stadsstråk som kopplar ihop staden öst-västligt. Det planeras bli ett utpräglat gångstråk som kommer att användas av många människor. Fotgängarflödena bedöms bli mycket höga, i framtiden när Gullbergsvass är fullt utbyggt .Liv under hela dygnet, alla dagar, blir likväl en viktig fråga att aktivt jobba vidare med. En kontakt mellan terrasser och gatan kan berika stråket.

Stråket kopplar samman två entrétorg till stationen, den östra entrén och Nils Ericsonplatsen, och passerar två mindre platser däremellan. Gatans mått mellan platserna är cirka 12 meter. Cykeltrafik och viss angöring är tillåten men sker på fotgängarens villkor. Den höga bebyggelsens påverkan på gatumiljöns lokalklimat behöver hanteras på ett medvetet sätt och upplevelsen av gaturummet i ögonhöjd bör vara en ledstjärna i utformningen av bebyggelsen kring stråket.

Bild: Jernhusen



Tydligt indrag av torn i förhållande till gaturummet, med möjlighet till terassyor från våning tre och uppåt. Stråket vidgar sig till en plats i mötet mellan korsande gator.

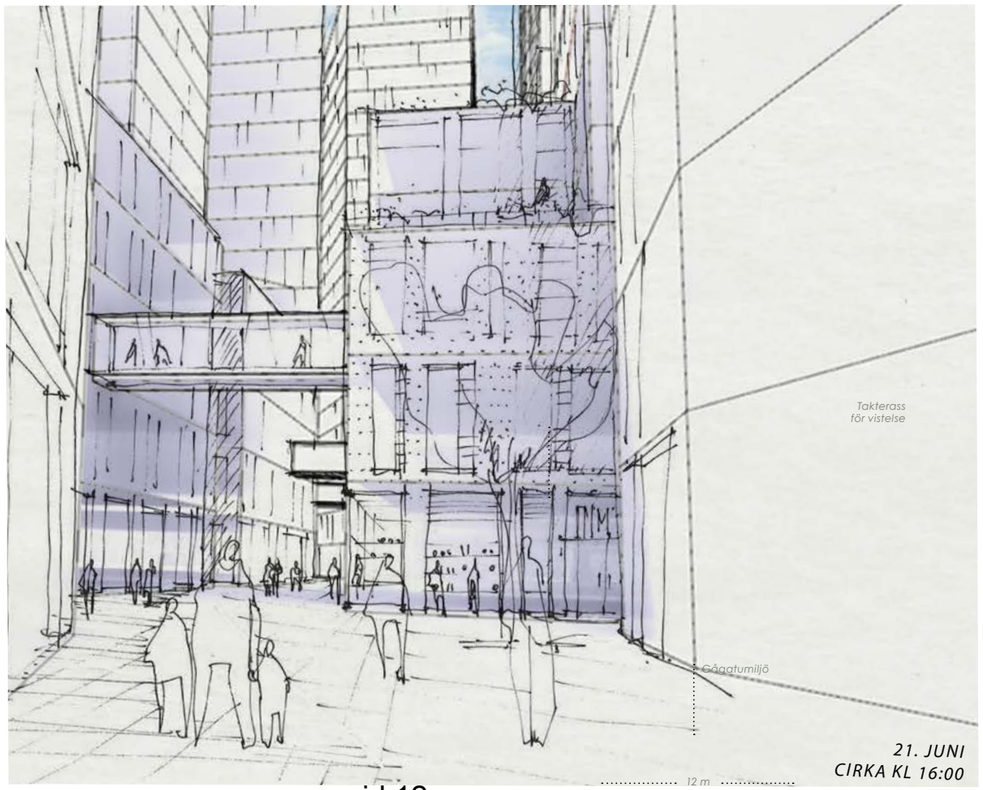
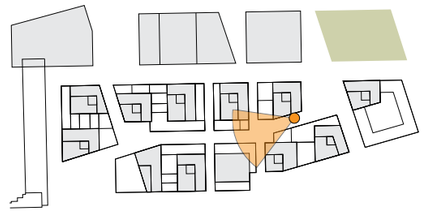


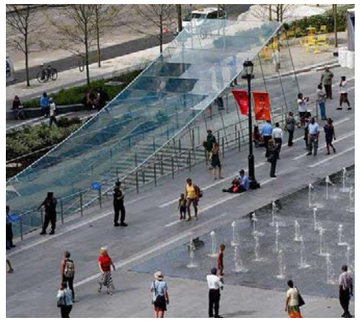
Bild: Jernhusen



Vridning/riktningsförändring av gatan de inre delarna av stråket.

”STATIONSTORGET/JUBILEUMSPLATSEN”

-Stationstorget utgör mötet med de öst-västliga gångflödet från Nils Ericson- platsen vidare till nya platser i Gullbergsvass samt det nord-sydliga stråket som kopplar ihop befintlig Centralstation med utvidgningen norrut. Plats för vistelse kan skapas i direkt anslutning till dessa huvudflöden och ger stor möjlighet för ett varierat folkliv med olika tempo över dygnet. Torgets kanter förslås vara möjligt för anslutande möbleringszoner.
-Mot söder och spår 16 föreslås en tydlig avgränsning för att stationen med servicefordon inte ska behöva köra in och över platsen.
-Platsen föreslås utformas utifrån att ta hand om evenemang, folkliv och att bara mötas spontant. Platsen förutsätts kunna fungera/ programmeras olika utefter dygnet och säsongen, se principer!!
-Ett klassiskt golv ger möjlighet till att arrangera platsen på olika sätt.
-Träd och grönska behövs på strategiska platser för att bryta ned ev. vindar och för att skapa årstidsvariation.Gröna väggar används på någon av väster-söderväggarna samt ovan terrassplan.
-Skärmtaket och förlängningen av det inre stationsstråket samspelar och öppnar sig ut mot platsen.
-Fortsatt utredning om vilka funktioner tex parkering som kan placeras under torget krävs.



Exempel på entré till garage, transparent byggnad.

Träd ges plats på den hårdgjorda ytan

Bild: Jernhusen

REFLEKTION

I en tät miljö som denna kan vatten bidra med att spegla himlen och ge reflektion av ljuset som kommer uppifrån.
(bild: Academicum)

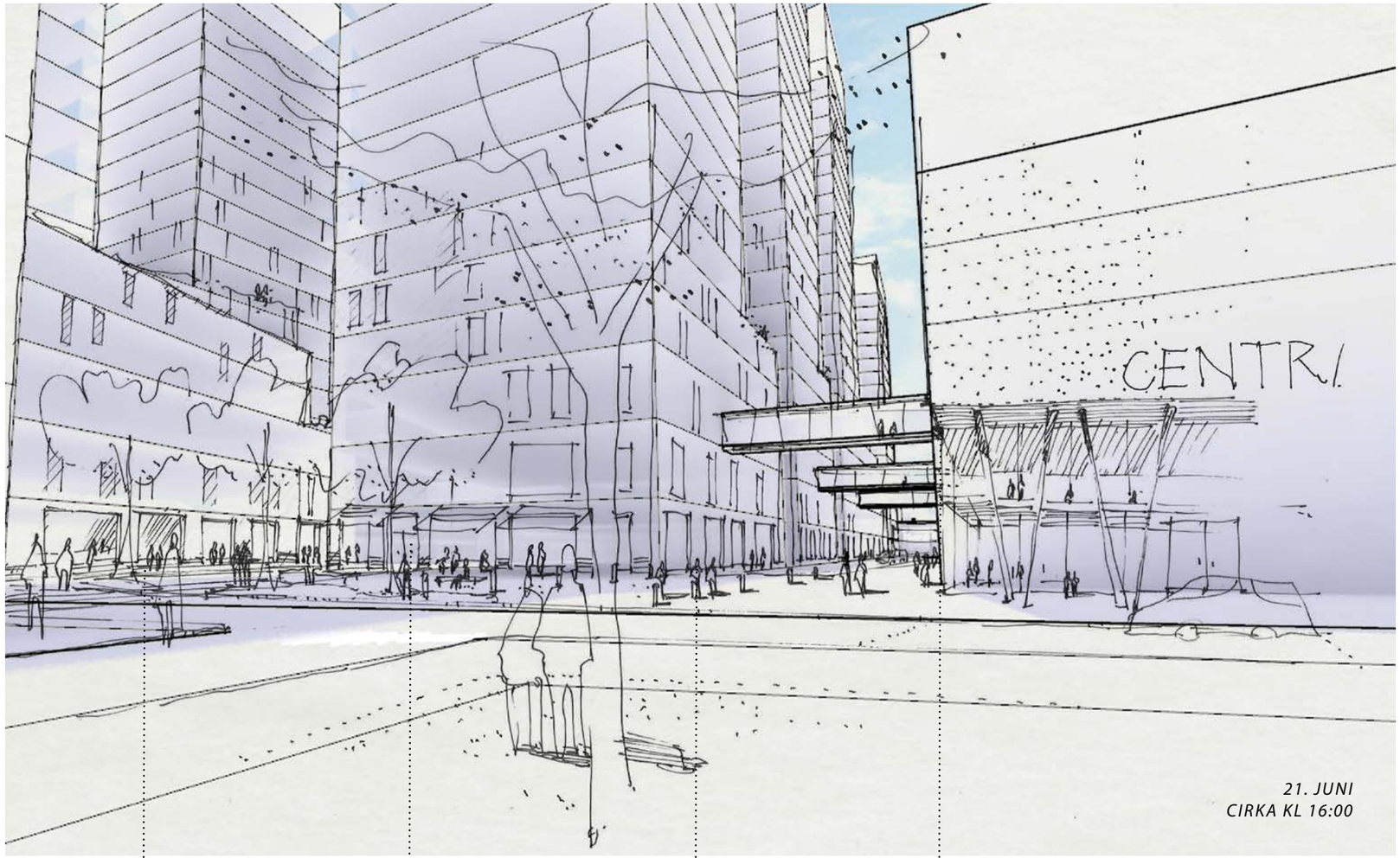
VATTEN & LEK

Vatten som ett lekfullt element i en hårdgjord miljö centralt i staden.
(bild från Clemenstorget, Malmö, White)

Bild: TMRW/Jernhusen

Vy över platsen från öster in mot befintliga Nils Ericson-terminalen. Platsen ska utformas så att kortaste vägen över torget, leder vidare til nästa plats . Plats för livet i kanterna av rummet ska finnas för uteserveringar och sittplatser. Markbeläggning utförs med hög kvalitet.

ENTRÉPLATSEN FRÅN ÖSTRA STATIONSTORGET



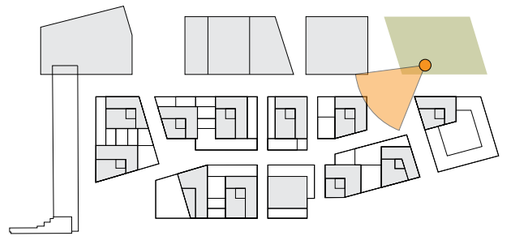


Bild: Jernhusen

Plats där stråket mynnar ut och byter riktning ut mot torget. Stråket är tydligt och prioriterat för fotgängare

Viktig fondbyggnad och gavel

Kruthusgatans förlängning med möjlighet för angöring med bil och cykel

Broar mellan byggnader placeras med generösa avstånd mellan och så att de inte stör upplevelsen i gatunivå

ÖVERSIKT-KVARTEREN

PRINCIP FÖR KVARTERSVOLYMER

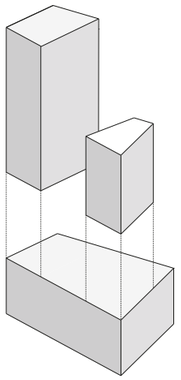
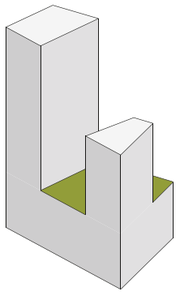
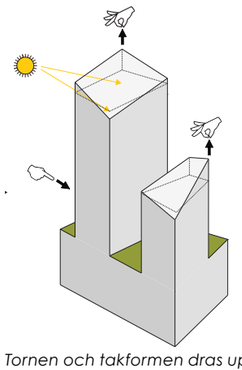


Bild: Jernhusen

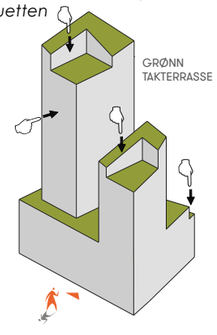
Kvarter med handel,verksamheter och stationsfunktioner, ca 3-8 vån. Torn med verksamheter, bostäder, hotell placeras ovanpå kvarter.



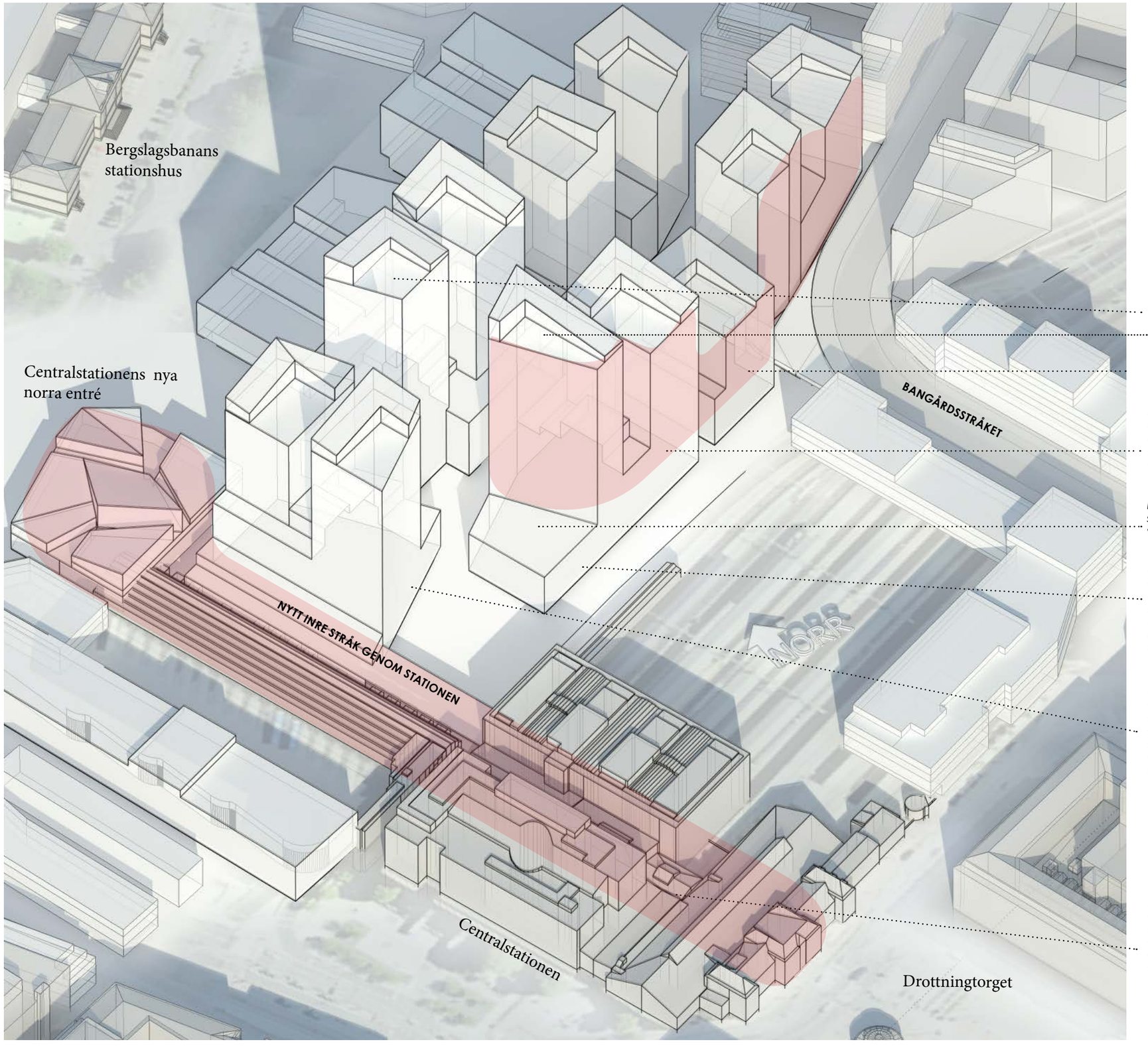
Terassytor skapas på taken mellan tornen.



Tornen och takformen dras upp mot norr och öster för att skapa riktning/rörelse i siluetten



De terasserna ligger orienterade i söder/ västerläge och tornen dras in för att skapa taklägenför vistelse



Torntoppar med möjlighet till publika utsiktspunkter//terasser

Mötet mot söder och Drottningtorget! Större terassytor kan behövas för att skapa tillräckliga vistelsekvalliteter på taken även för kvarteren bakom.

Lägre byggnadsdel på tre våningar skapar goda förutsättningar för solig vistelse på taket

Kvarteret har stationsfuntioner och service för resenärer i bottenplan. Fasaden mot bangården möjliggörs för framtida verksamheter i bottenplan smat kopplingar genom byggnaden till ett övre plan över bangården.

Blandningen av verksamheter, stationsfunktioner samt boende för att skapa ett tryggt och robust del av staden. Det är viktigt att kontor och dagverksamheter kompletteras med kvällsaktiviteter i de nedersta planen.

Sammanhållet stationsstråk mellan Drottningtorget i söder o ch ny entré mot norr via Västlänkens mittupgång. Stationsservice med butiker, plats för väntan och väderskyddat hela sträckan

SILUETTEN OCH MÖTET MED OMGIVANDE PLATSER

Bild: TMRW/Jernhusen

Mötet med nya Hisingsbron och det stadsmässiga stråk som skapas från Backaplan och Frihamnen över älven till Centralenområdet

Tornen kommer att uppfattas som en ny landform från många delar av staden, särskilt från de närliggande stadsrummen som Drottningtorget och Nils-Ericsonplatsen.

Inom området finns en stor variation av hushöjder. Basen, som utgör stadskvarter, är generellt i 5 våningar. Därtill kommer högre torn som sträcker sig från plan 3 och uppåt. Tillsammans skapar dessa byggnadsvolymer ska bilda en välkomponerad och varierad stadsdel. Volymerna är satta med tanke på solinfall, skulptural komposition, kopplingar genom alla våningsplan samt upplevelse inne i stadsdelen. Volymspelet ger också en karaktäristisk och igenkännbar siluett, en skyline. Tornen ska uppfattas som en familj, landform på lite längre håll.

Volymhanteringen består i att sammantaget och i samverkan tillförs staden ännu en "bergsknalle" som adderar till redan kända höjder i Göteborg. Tornen är alla av samma familj där sista fulla våningsplanet följs av en eller flera etagevåningar inom en snedskuren volym. Innehållet i översta planen är olika men har en gemensam nämnare i att de är tillgängliga för en större publik.

För att bland annat understryka det nya stadsmässiga stråk som startar respektive slutar vid Centralstationen, över nya Hisingsbron och går över till Frihamnen och Backaplan tillåts området byggas tätt i form av ett kluster. Vid den nya Hisingsbron är ny bebyggelse lägre , men ändå tillräckligt kraftfulla för att ge tyngd åt stråket och möta gatunivån på den nya bron.

Bild: TMRW/Jernhusen

Mötet med Drottningtorget, sett från Slussplatsen/Drottningtorget

Från Slussplatsen vid Drottningtorget framträder tornen markant och bildar en ny sida och ett tydligt inslag i stadsbilden mot Drottningtorget. De främsta tornen studeras vidare med avseende på täthet för att möta Drottningtorgets skala och för att tydliggöra idén om torntopparna som formas kring ett högsta torn i mitten.

Bild: TMRW/Jernhusen

Mötet mellan klustret och Drottningtorget, sett från Drottningbron vid Drottningtorget.

Mötet med Drottningtorget
Det nya klustret utgör ett tydligt inslag i stadsbilden mot Drottningtorget. Tornen och kompoistionen studeras vidare med avseendepå täthet och höjd för att stärka förhållandet till Drottningtorgets och omgivande bebyggelse. Kompositionen kan också förtydligas kring idén om flera torn som formas likt ett berg med ett högsta torn i mitten. Fortsatt arbete med den nya bebyggelsen och mötet med Drottningtorget föreslås bearbetas vidare utifrån kring:

- trappning mellan volymer och läsbarhet mellan tornens första och andra rad
- fasadmaterial, studie av reflektion, spegling av ljus.
-genomsiktlighet

PRINCIPER FÖR KVARTER OCH FASADER

Bild: Jernhusen

Tornen *och den så kallade klacken utformas med gemensamma drag. Höga fasadpartier med en tydlig verikal riktning ger tornen en viss slankhet och elegans.*

Bild: Jernhusen

SOCKELVÅNINGAR

De lägre våningarna har en tydlig sockel, ofta i tyngre material som sten och puts. Detta förstärks med att fasadernas detaljering är högre i de nedre våningarna

Bild: White Arkitekter

LEVANDE BOTTENPLAN

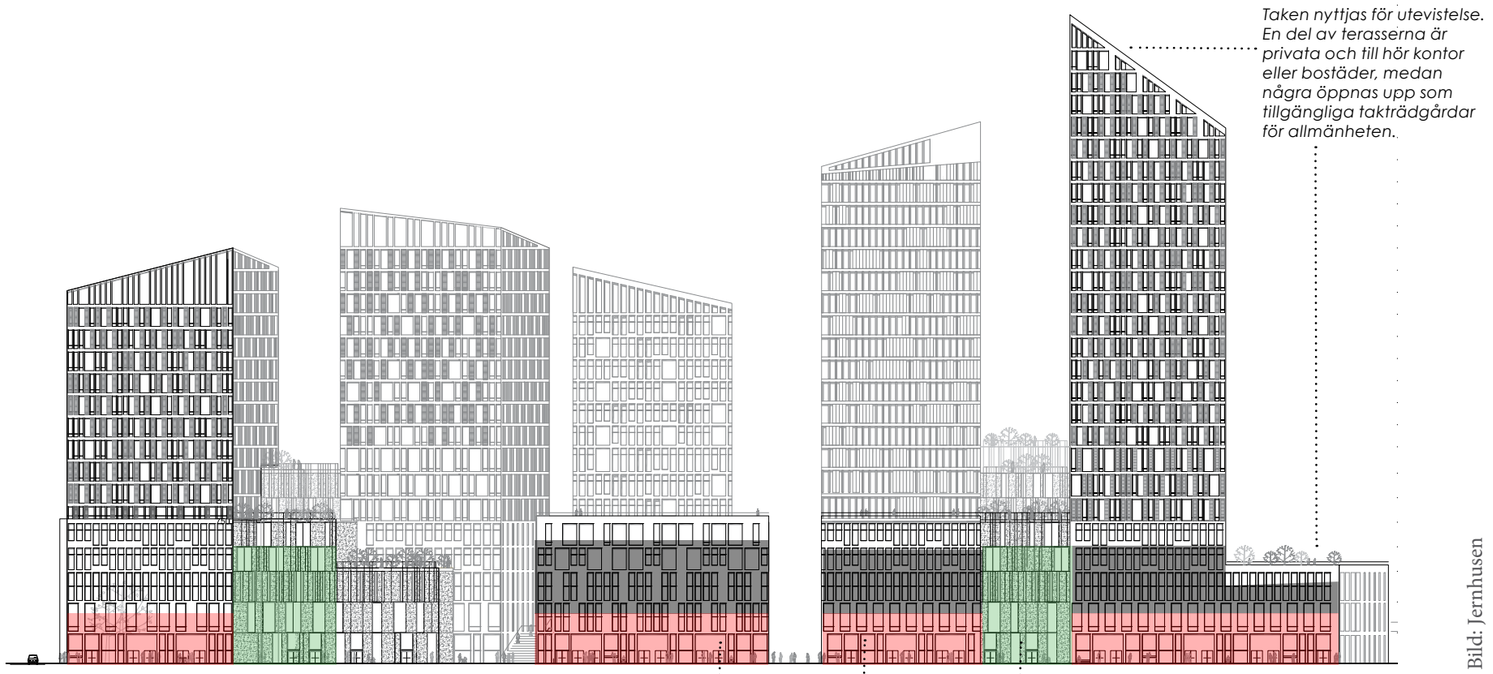
Avgörande för upplevelse av innerstadskvaliteter är att funktionen i bottenvåningarna är varierad och utåtriktad.

Öppna och aktiva fasader ger förutsättningen för att skapa stadsliv på stråk och platser. Sittplatser integrerade i fasaden bidrar till befolkade miljöer under dygnet.

1. Exempel på en öppen och aktiv fasad, Stockholm
2. Exempel på en aktiv entré
3. En varierad och utåtriktad bottenvåning i Paris

Bild: Jernhusen

Principer för indrag och variation av fasadliv ger möjlighet till ett rikare gatuliv.



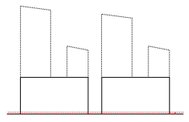
Taken nyttjas för utevistelse. En del av terasserna är privata och till hör kontor eller bostäder, medan några öppnas upp som tillgängliga takträdgårdar för allmänheten.

Klack, hög detaljering i de lägre våningarna

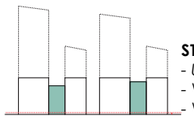
Lättare material i de så kallade slitsbyggnaderna

Bild: Jernhusen

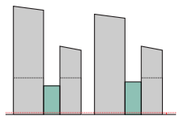
PRINCIP FÖR FASADER-INDELNING



PROBLEM
-långa ensartade fasader
-liten vertikal fasadverkning
- få entreér
- låg detaljering



STRATEGI
- Uppdelade byggnadsvolymer
- Variation i material
- Variation j byggnadshöjder



STRATEGI
-Bas och torn gestaltas som en helhet
- En byggnadsdel med en grön kil mellan

PRINCIP FÖR ENTRÉER

Mångfald av aktiva entréer bidrar till ett ökat flöde av människor under dygnet, liksom en god kontakt mellan insida och utsida som höjer känslan av trygghet. Trapphusen och entrépartier är orienterade utmed fasaden för att aktivera de offentliga stråken och platserna.

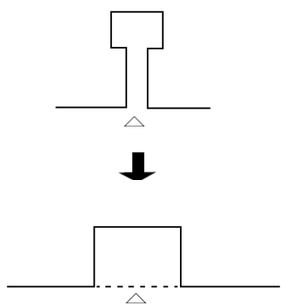
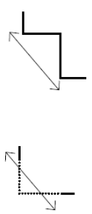


Bild: White Arkitekter

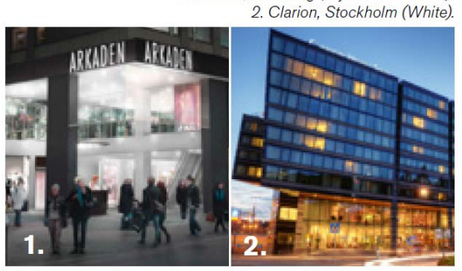
PRINCIP FÖR HÖRN

1. Öppna upp kritiska hörn genom att dra tillbaka våning 1 och 2, en princip som passar bra på områdets utsidor eftersom den också skapar mer välkomnande entrépunkter.

2. Använd transparanta material i första våning, för att öka trygghetskänslan,alternativt att man kapar hörnen i gatuplanet.



1. Arkaden, Göteborg (Liljewall Arkitekter).
2. Clarion, Stockholm (White).



TORNEN MED TERRASSER OCH TORNTOPPAR

-Torntoppar ska utformas så att tillräcklig taklutning uppnås, styrs via planbestämmelser om minsta taklutning

- Taklandskapet och tornens form kan bilda en helhet som siluett och skyline. Tornets avslutning hålls ihop.

- Takterasser ligger orienterade i syd/västligt läge.

- Minst två takterasser i området är allmänt tillgängliga, och fungerar som utsiktspunkter.

- Takterasser kan kombineras med restauranger, skybarer

- Teknikrum och hissar integreras i torntoppen

Bild: Jernhusen

Visualisering, takterass på ett av tornen närmast Nils Ericson-terminalen

Bild: Jernhusen

Visualisering, takterasser på mellannivå, tornen närmast Nils Ericson-terminalen

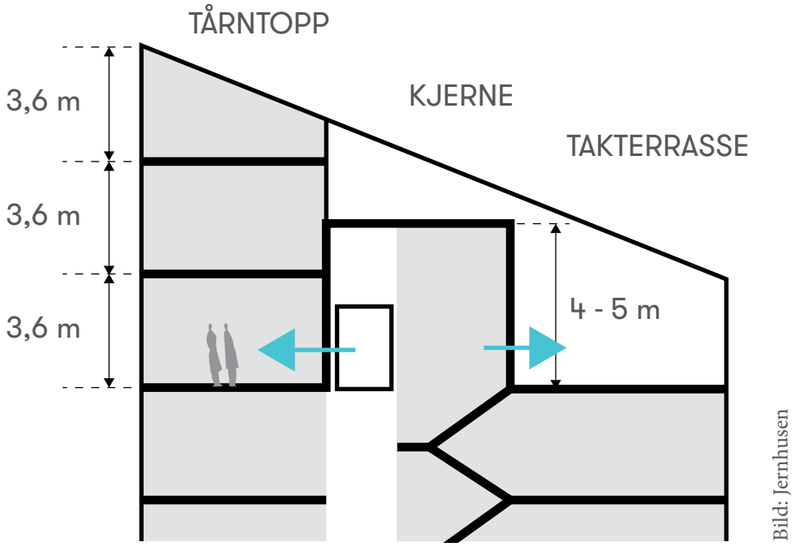
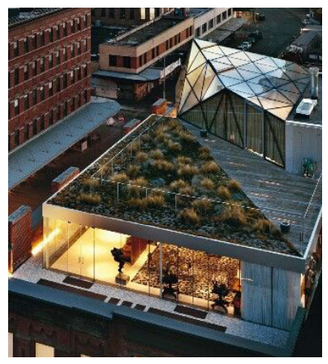


Bild: Jernhusen

Bild: Jernhusen



Referensbilder, terassutformning

STRÅK MELLAN MITTUPPGÅNG OCH CENTRALSTATION

Bild: Jernhusen/TMRW

Vy genom det parallella stråk som skapas parallellt med Nils Ericson-terminalen och Västlänkens mittuppgång i norr. Nils Ericsonterminalens kuber utökas mot stråket och skapar plats för mindre butiker och resenärsservice. Stora uppglasningar mot väster ger dagsljusinsläppp. Golvet i det nya stråket kan ansluta till det befintliga röda graniten som återfinns i Centralhallen.

Bild: Jernhusen

Vy från befintlig Nils Ericson-terminal.

Målbild för stråken i stationsaxeln

För att säkerställa stråken till de planerade uppgångarna från Västlänken i norr samt mötet med Nils Ericson-terminalen har en målbild tagits fram som ska ligga till grund för fortsatt utformning;

- Viktigt att knyta samman Västlänkens station och Centralstationen i ett stråk med tillräckligt väderskydd.

- Skapa bra affärslägen utmed stråket med möjlighet att stanna upp (gäller det interna stråket)

- Stråket ska ha en hög estetisk nivå och höga rumsliga kvaliteter

- Stråket ska kunna ha ett tydligt förvaltarskap

- Stråket ska delas in i två stråk med olika karaktärer, ett inre långsammare (inne i Nils Ericssonterminalen) och en yttre mellan mittuppgången och utmed västra sidan av terminalen

- Det inre stråken ska dimensioneras så att inte vistelseträngsel uppstår, det yttre ska vara en ”expressfil” där framkomlighet ska väga tyngst (minsta mått 16 m)

- Det ska vara enkelt att växla mellan stråken. Det ska finnas kopplingar tvärkopplingar från stråket och österut genom kvarteret

I mötet med södra delen och det sk Stationstorget/Jubileumsplatsen prioriteras :

- Att platsen norr om Centralstationen kommer att vara en viktig entré till Göteborg för resande

-Att det är en viktig ”växelplats” där flera övergripande stråk möts och fördelas åt alla håll

- Det är viktigt med stråkens kontinuitet ut i staden och med en finmaskig struktur

-Att målpunkter i staden ska vara synliga och tydliga

-Att platsen ska vara tillräckligt väderskyddad

-Att karaktären ska vara öppen, ljus och orienterbar

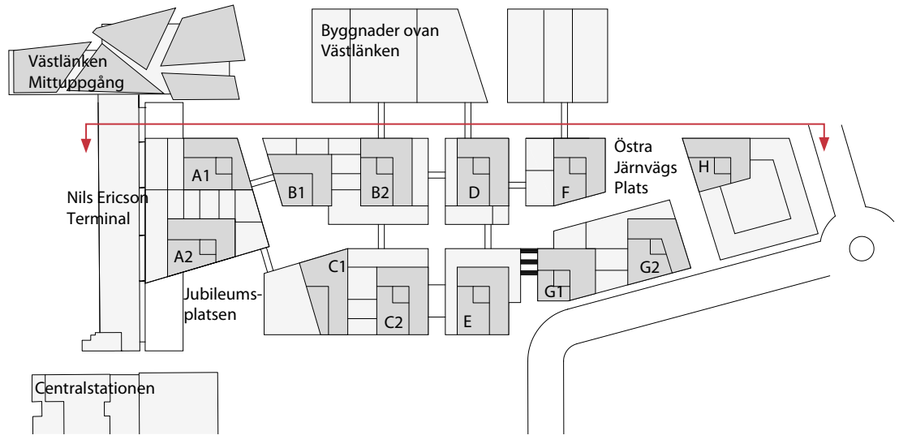
-Att i anslutninger till flödesstråken kan en torgplats skapas i ett fint västerläge

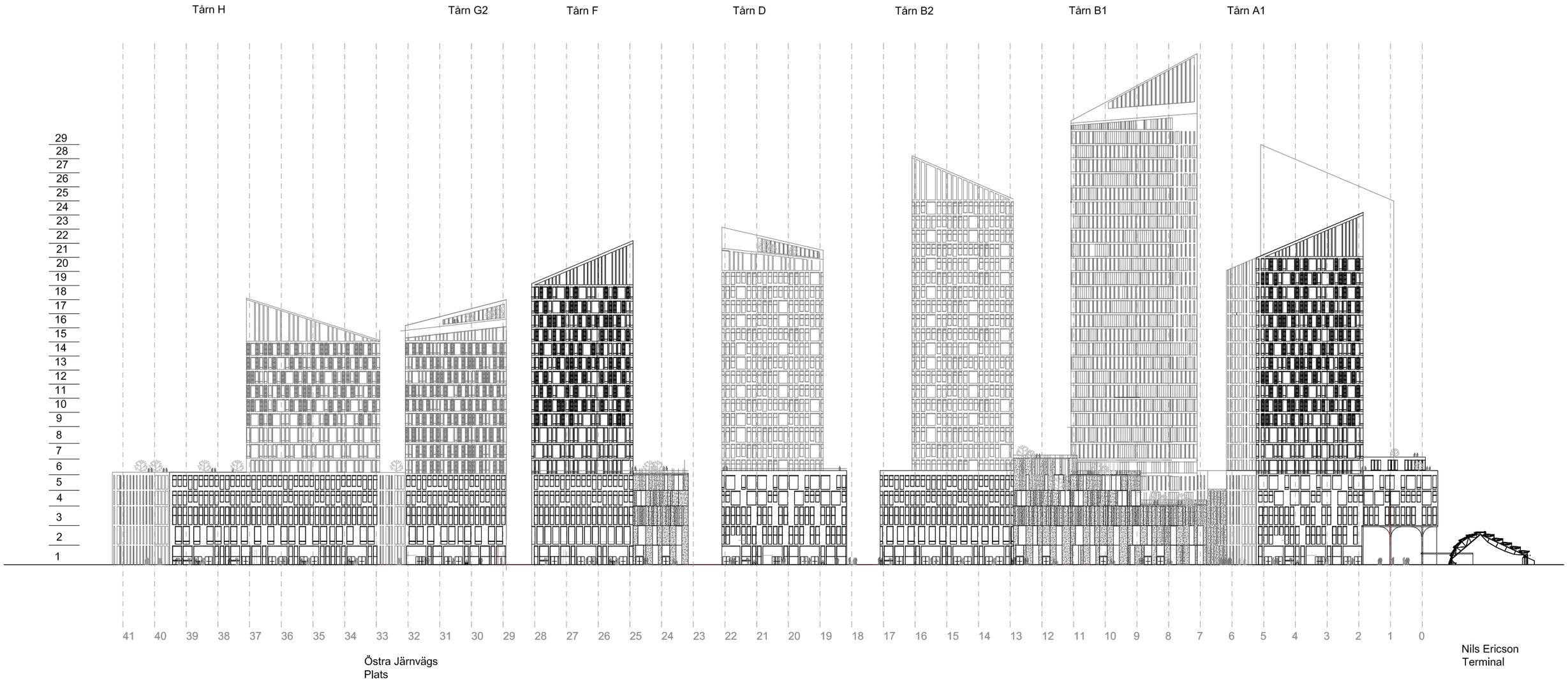
-Att skapa passager som ansluter till den planerade bangårdsviadukten

SEKTION/ELEVATION FRÅN SÖDER MED BEFINTLIG STATION

0 10 50

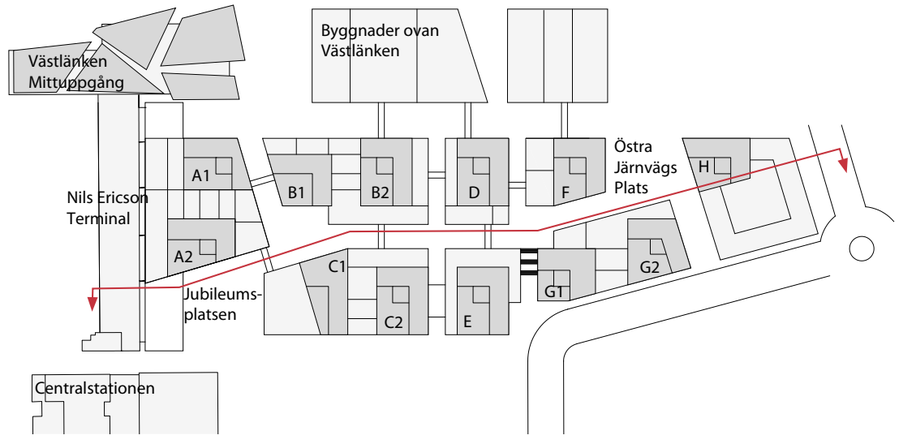
1:1000

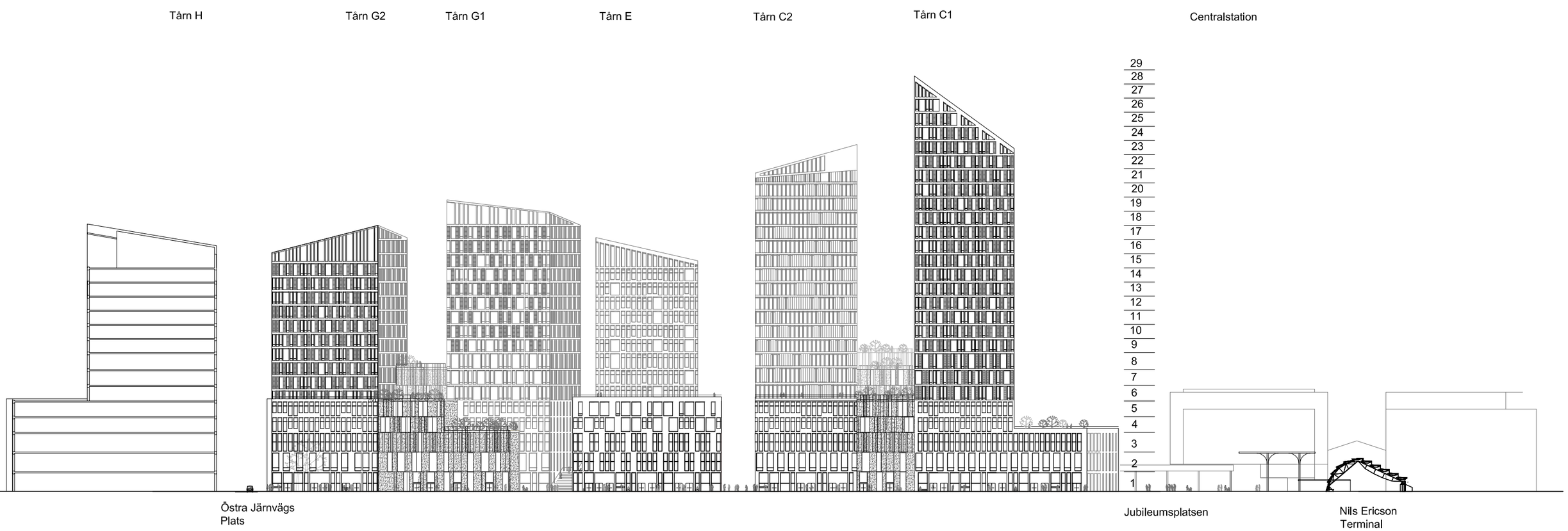




SEKTION GENOM INRE STRÅK

1:1000

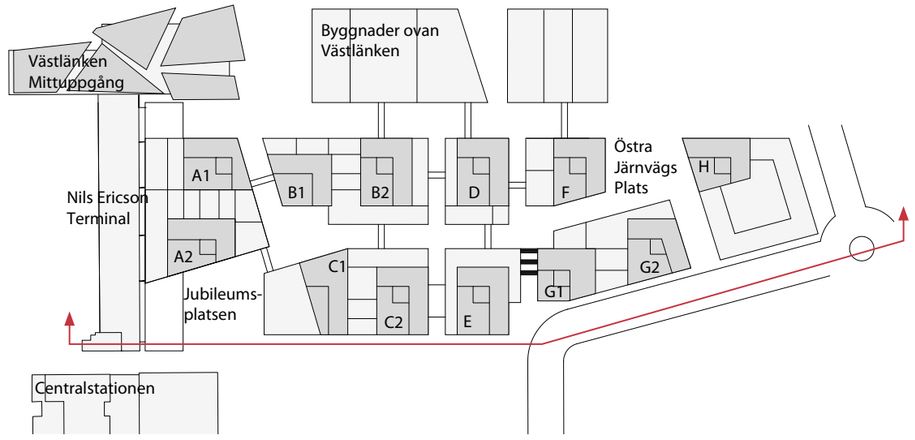


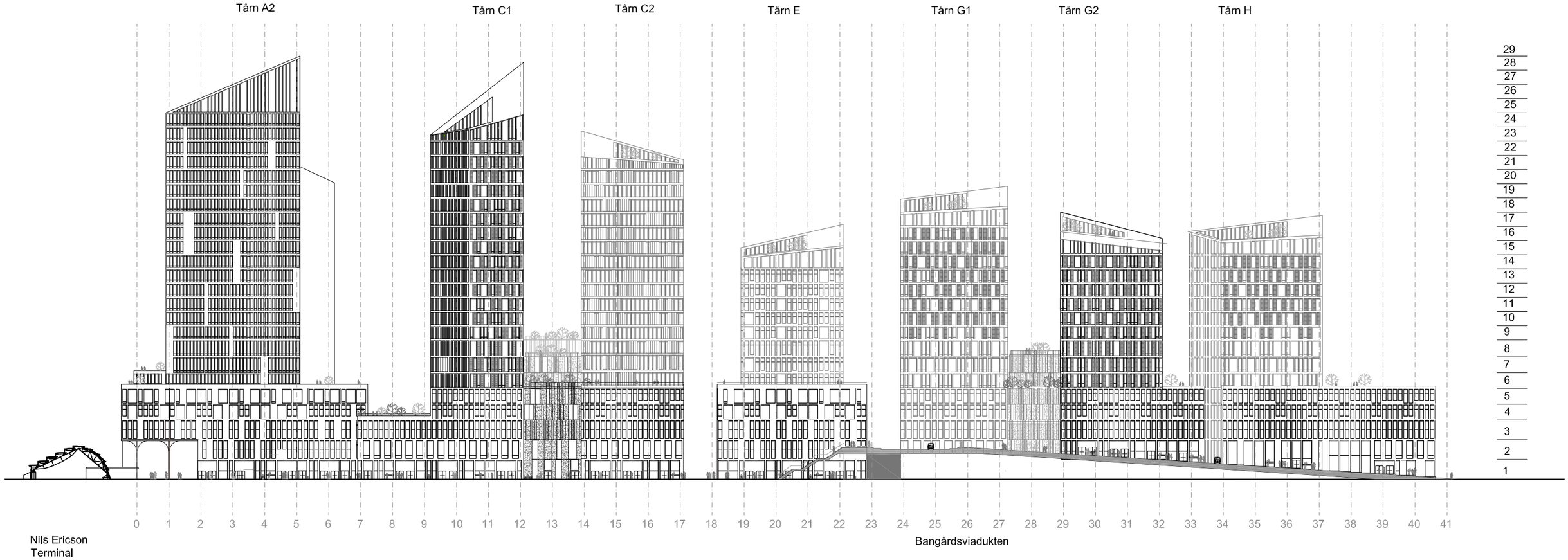


SEKTION/ELEVATION FRÅN SÖDER MED BEFINTLIG STATION

1:1000

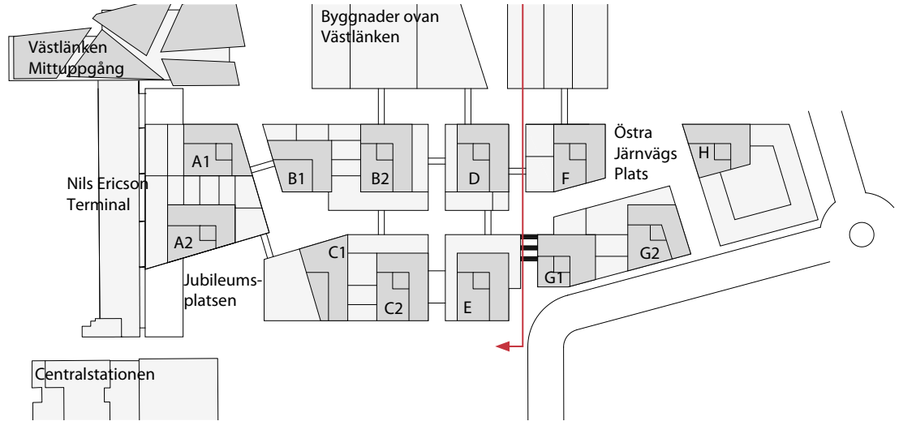
0 10 50

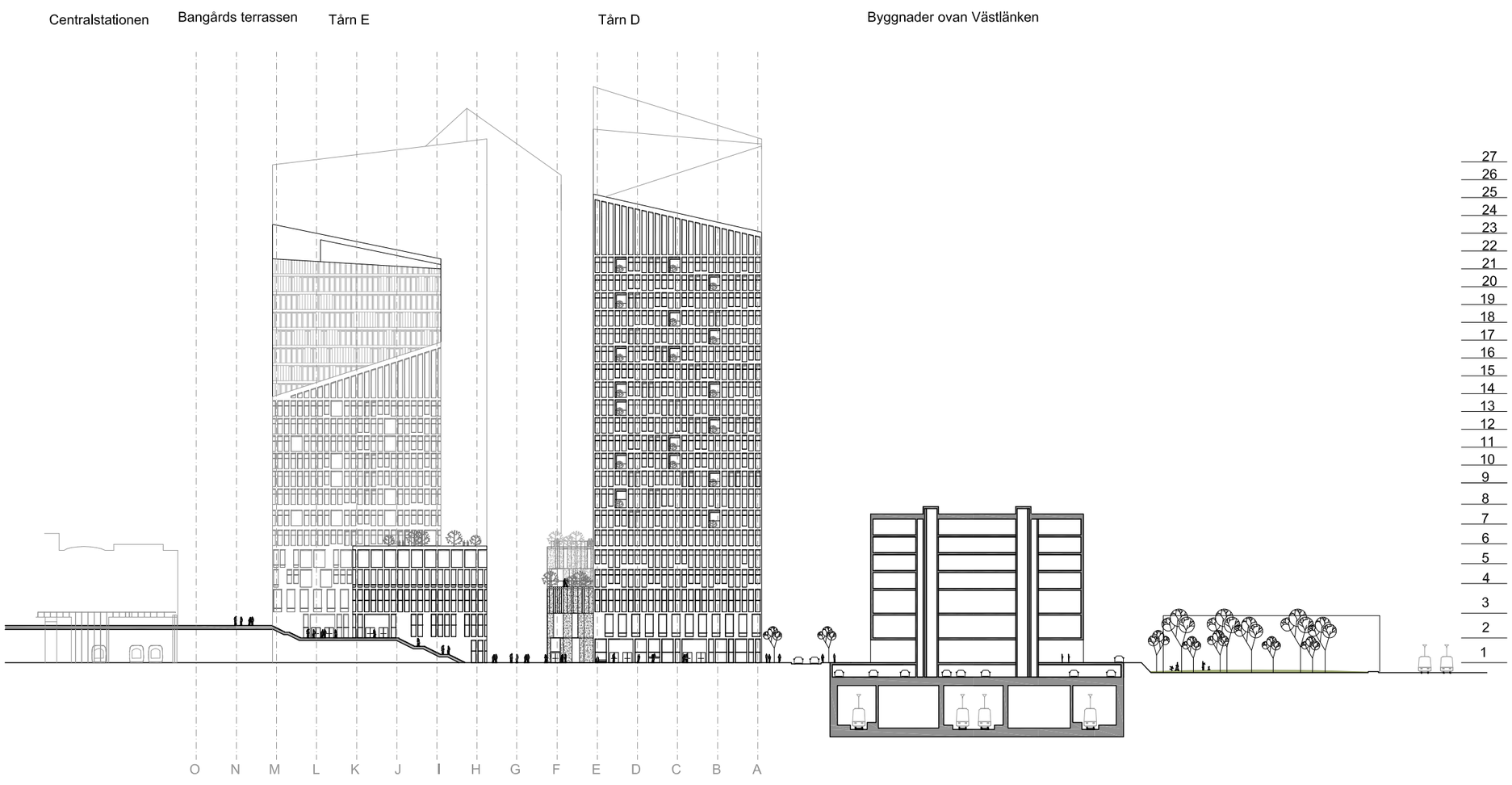




SEKTION FRÅN ÖST

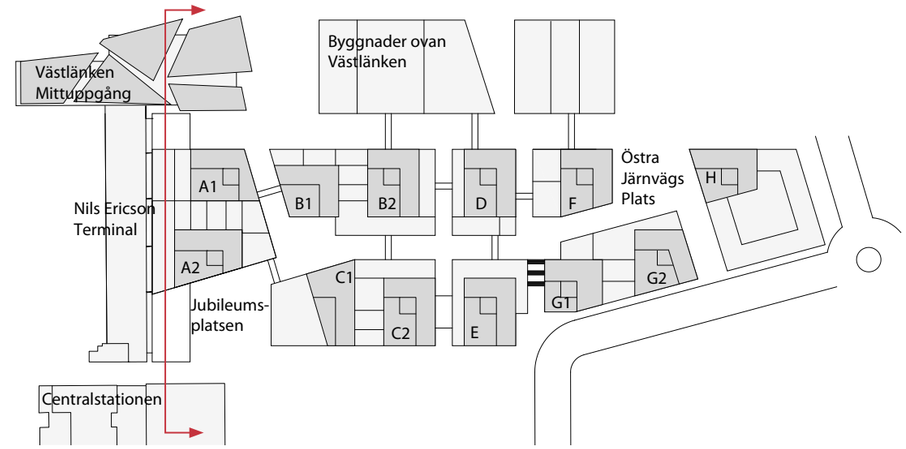
1:1000

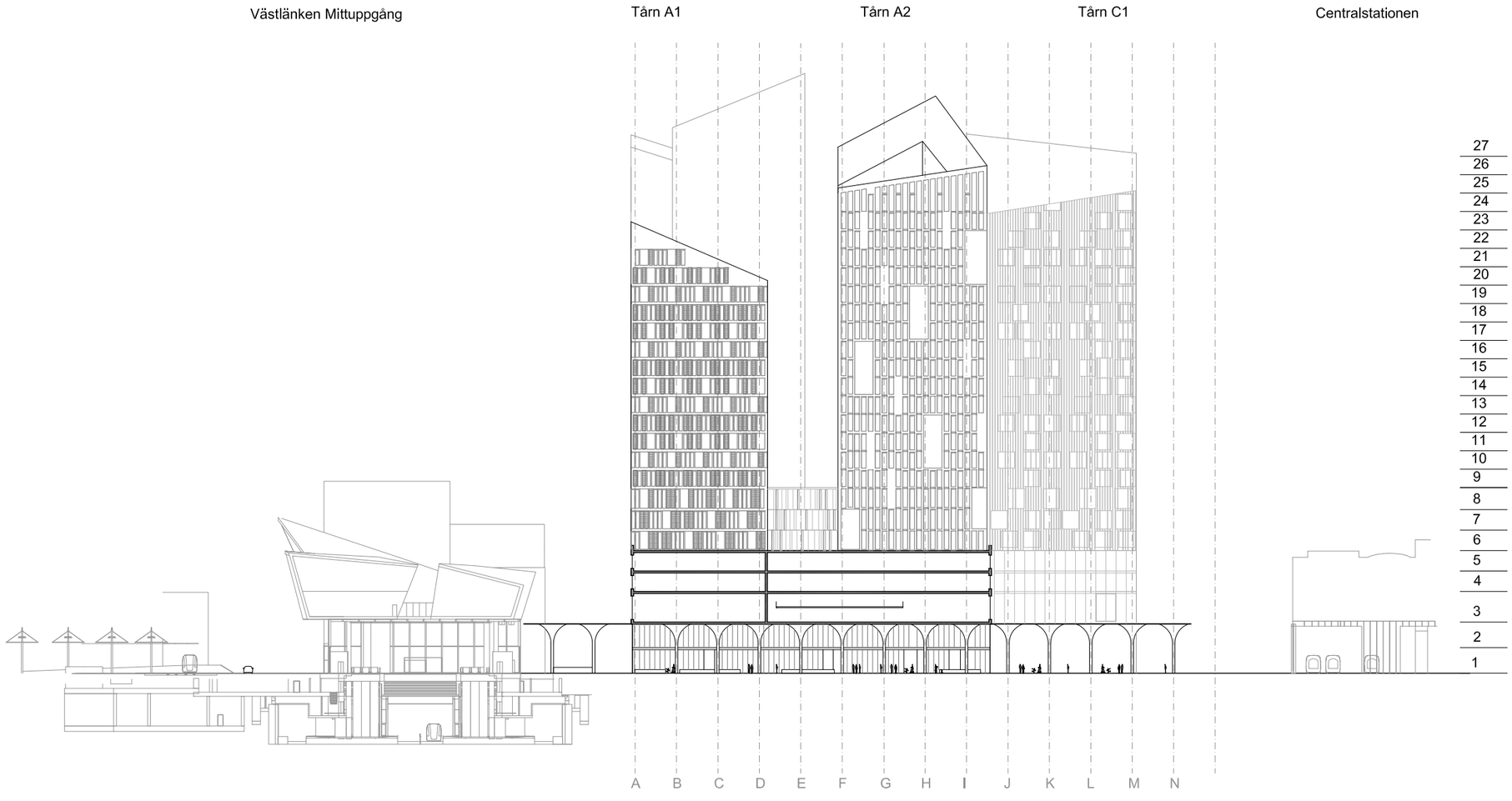




SEKTION FRÅN VÄSTER OCH NILS ERICSON-TERMINALEN

1:1000





FASADER: GATUNIVÅ- ”TUNGA” BYGGNADER, VÅNING 1-5

Generel karakter: Tyngde, massivt, varme og venlige materialer. “Nordiske bjerge”

75 %: åbent (d v s glas)
25 %: andet materiale og detaljer

MATERIALER

gult tegl

andre teglformer

puds

nordiske stenmaterialer

DETALJER

åbenhed

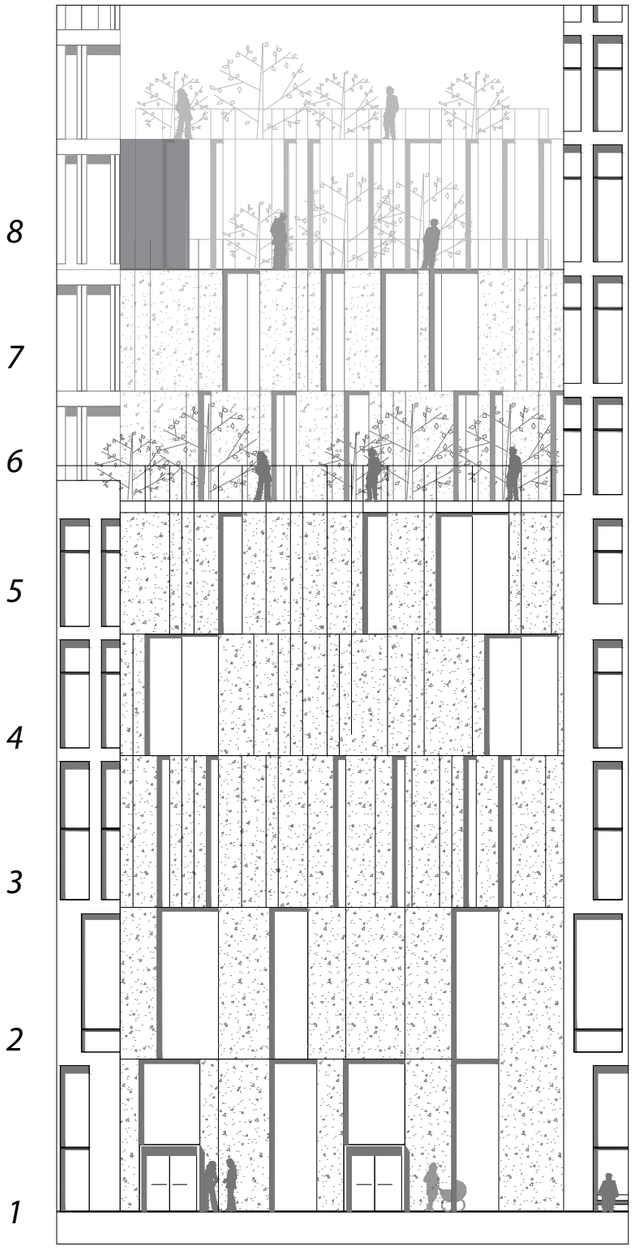
SOLAFSKÆRMNING

ingen behov for solaf-skærmning, tværtimod behov for reflekteret sollys

FASADER: GATUNIVÅ, ”LÄTTA” BYGGNADER vån 1-8

Generel karakter: Grønt, let, transparent, flimrende. “Nordisk skov”

50 % helt åbent (d v s glas)
25 % skal være grønt
25 % kan være andre detaljer, f eks skodder



MATERIALER

skærm med grønt bagved

grønne vægpartier
(kan forsinke regnvand)

lette/halvtransparente lag

lette dimensioner

metal

DETALJER

åbenhed / grønt

trædøre/vinduer

vandhåntering

SOLAFSKÆRMNING

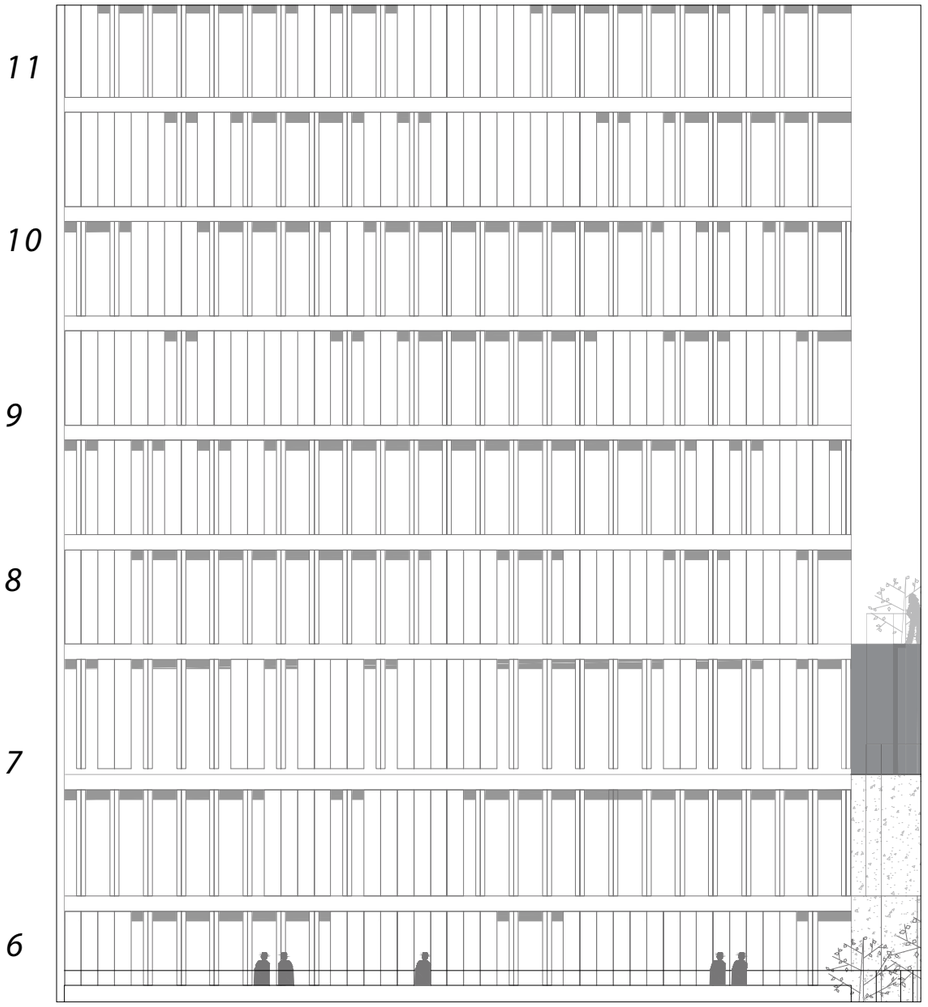
(træ)skodder

vertikal grøn væg

FASADER, TUNGA BYGGNADER OCH TORNUTFORMNING(KONTOR), VÅNING 6 OCH UPPÅT

Generel karakter: Tyngde, massivt, varme og venlige materialer. "Nordiske bjerge"

75 %: åbent (d v s glas)
25 %: andet materiale og detaljer



MATERIALER

keramiske materialer

stenmaterialer

metal

DETALJER

åbenhed

SOLAFSKÆRMNING

solafslærmning, f eks i form af fleksible perforerede metalplader