

Social konsekvensbeskrivning och barnkonsekvensbeskrivning

Detaljplan för utökning av bangård i Olskroken och Bagaregården i
Göteborg



2015-04-14, rev 2015-06-03



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

ATKINS

Social konsekvensbeskrivning och barnkonsekvensbeskrivning

Detaljplan för utökning av bangården Olskroken och
Bagaregården

Arbetet har genomförts på uppdrag av Stadsbyggnadskontoret,
Göteborg stad.
Handläggare på Göteborgs stad: Emir Aganovic.

Arbetet har, i nära samarbete med stadsbyggnadskontoret, letts
av Atkins Sverige AB: Leila Aalto, planeringsarkitekt

Göteborgs stads Dnr 0594/13, projektnr D0724
Uppdragsnummer hos Atkins Sverige AB: 2011970

Innehåll

SOCIAL KONSEKVENSBESKRIVNING OCH BARNKONSEKVENSBESKRIVNING	1
INNEHÅLL	3
SAMMANFATTNING	4
INLEDNING	5
<i>Om utvidgning av Olskrokens bangård</i>	<i>5</i>
<i>Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys</i>	<i>6</i>
<i>Syfte</i>	<i>6</i>
<i>Upplägg</i>	<i>6</i>
<i>Avgränsningar</i>	<i>6</i>
<i>Metoder och underlag</i>	<i>7</i>
<i>Planförslaget</i>	<i>8</i>
NULÄGESBESKRIVNING	9
<i>Inledning</i>	<i>9</i>
<i>Sammanhållen stad</i>	<i>10</i>
<i>Samspel</i>	<i>10</i>
<i>Vardagsliv</i>	<i>11</i>
<i>Identitet</i>	<i>12</i>
<i>Hälsa och säkerhet</i>	<i>13</i>
ÅTGÄRDER	14
KONSEKVENSER	14
<i>Sammanhållen stad</i>	<i>14</i>
<i>Samspel</i>	<i>15</i>
<i>Vardagsliv</i>	<i>16</i>
<i>Identitet</i>	<i>16</i>
<i>Hälsa och säkerhet</i>	<i>17</i>
SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER	17
REFERENSER	19

Bilaga 1	Matris SKA Nuläge
Bilaga 2	Matris BKA Nuläge
Bilaga 3	Matris SKA Konsekvenser
Bilaga 4	Matris BKA Konsekvenser

Sammanfattning

Planområdet består till största delen av ett bangårdsområde med både nationell och regional tågtrafik. Även delar av partihandelsområdet och planskildheterna vid Olskroken och Ånäsmotet ingår i detaljplaneområdet. Där berörs gator, spårväg och gång- och cykelvägar.

Planområdet utgör en barriär mellan olika stadsdelar. Stora delar av området är inte tillgängligt för allmänheten, eftersom det är ett inhägnat järnvägsområde. Även partihandelsområdet är inhägnat område och stängt nattetid.

De förändringar som planeras påverkar de sociala kvaliteterna i området i liten omfattning. Den största förändringen på stadsdelsnivå är att vissa gång- och cykelvägar förbättras. De stora broarna kommer att utgöra nya landmärken i stadsbilden. På regional nivå innebär utbyggnaden av de nya järnvägsbroarna att förutsättningarna för tågresande förbättras.

Gullbergsån föreslås behålla en naturlig karaktär längs den öppna delen, vilket är positivt för upplevelsen av platsen. Tillgängligheten till Säveån och Natura 2000-området finns kvar.

Gångstråk separeras från järnvägstrafiken, vilket ökar säkerheten.

Sammanfattande rekommendationer för fortsatt arbete

- Det är viktigt att bibehålla de gång- och cykelförbindelser som finns och om möjligt förbättra dem. Det behöver finnas utrymme i detaljplanen för att i framtiden göra om gångbron till gång- och cykelbro. Det bör finnas möjlighet att komplettera bron bör med tanke på en framtida pendeltågstation vid Gamlestaden. Den ska kunna kompletteras med hiss och trappor till framtida pendeltågstations perronger.
- Åtgärder som underlättar orienteringen, särskilt för gående och cyklister, höjer kvaliteten i planområdet. En bra belysning behövs på Gamlestadsvägen under befintliga och nya broar.
- Utformningen av de miljöer där de stora infrastrukturanläggningarna möter gående och cyklister kräver särskild omsorg. I det framtagna kvalitetsprogrammet belyses en del sådana frågor.
- Situationen i bullerutsatta bostads- och skolmiljöer i angränsande områden behöver bevakas.

Inledning

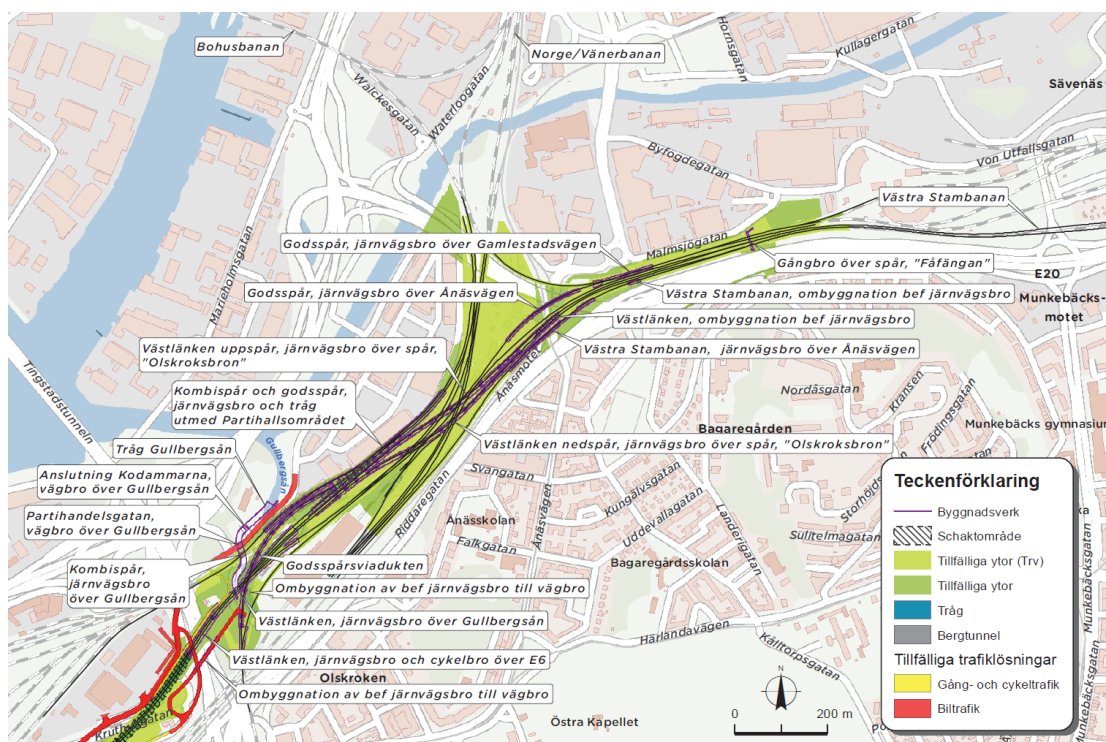
Om utvidgning av Olskrokens bangård

Det pågår ett arbete för att förbättra tågtrafiken i Göteborg. Man planerar för att bygga en järnvägstunnel under Göteborg; Västlänken. För att det ska vara möjligt att köra all planerad järnvägstrafik i tunneln, behöver det göras flera nya broar inom Olskrokens järnvägsområde. Då kan alla tåg från olika spår som möts här ledas vidare utan att det blir stopp i tågtrafiken. För att rymma de nya broarna behöver bangården utvidgas. Därför behöver en detaljplan tas fram. I detaljplanen bestäms hur marken får användas. Den största delen av planområdet används redan idag för järnväg och tågtrafik, så det blir inte så mycket mer mark som behövs. De största förändringarna som man märker är att det byggs långa, höga broar, att det byggs en ny gångbro över järnvägen och att något hus rivs.

Trafikverket gör en järnvägsplan, där de planerade förändringarna med nya järnvägs-spår och broar beskrivs. Järnvägsplanen används som underlag till detaljplanen. Till järnvägsplanen har också social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys tagits fram. Även en del av informationen från dem används som underlag till arbetet med detaljplanen.

Inom detaljplaneområdet ska tio järnvägsbroar, tre vägbroar och en gångbro byggas. Totalt blir det 9550 meter nya järnvägsspår. Den nya mark som tas i anspråk är idag gatumark eller industrimark.

En bit av Partihandelsgatan ändras i detaljplanen från lokalgata till huvudgata. Det är ett första steg för att möjliggöra att Partihandelsgatan kan användas som bussgata.



Figur 1. Föreslagna förändringar i Trafikverkets järnvägsplan.

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

För att underlätta hanteringen av sociala frågor i planeringsprocessen, har Göteborgs stad tagit fram analysverktyg - Social konsekvensanalys; SKA och Barnkonsekvensanalys; BKA. Verktøygen ska användas för att upptäcka vilken påverkan förändringarna kan innebära för de människor som använder platsen. Verktøygen används också för att ta fram förslag på hur man kan förbättra platsen när det gäller sociala kvaliteter. De förändringar som påverkar barn beskrivs särskilt för att man inte ska glömma bort att barn och unga kan påverkas på ett annat sätt än vuxna. Barn är alla människor som inte har fyllt 18 år.

När politiker tar beslut om förändringar, ska de veta hur människor och särskilt barn påverkas. De ska också veta om man har gjort förbättringar när det gäller sociala aspekter.

Analysen består av tre delar; inventering, åtgärder och konsekvenser. Vid inventeringen beskrivs hur platsen används idag och vad som är bra och dåligt för dem som använder platsen. Sedan tar man fram förslag på förbättringar som kan göras för att platsen ska fungera och upplevas bättre. Till slut beskriver man vilka följder det blir av de förändringar som man har tänkt göra.

I den här rapporten beskrivs sociala konsekvenser och konsekvenser för barn tillsammans i texten. Oftast är det som är bra för alla, bra för barn också. Om det är något som särskilt berör barn, beskrivs den frågan särskilt.

Genomgången av förändringarna har gjorts för med tanke på hur förändringarna påverkar byggnader och platser, närmiljön, stadsdelen, staden och regionen.

Syfte

Anledningen till att man beskriver hur människor påverkas av planerade förändringar är att de lösningar man gör ska bli så bra som möjligt för de människor som använder platserna. Hur påverkas människors vardagsliv? Blir det enklare att cykla och gå dit man ska? Blir det bättre att åka tåg? Hur påverkas möjligheten att leka? Blir det mer eller mindre tryggt och säkert?

Upplägg

I denna rapport beskrivs hur man har arbetat med de sociala frågorna i detaljplanearbetet för en utökning av bangården i Olskroken och Bagaregården. De matriser som har använts i för att samla ihop allt som är viktigt finns med som bilagor till rapporten. Innehållet från dem beskrivs i rapporten.

Avgränsningar

I denna rapport beskrivs bara de förändringar som kommer att finnas kvar när allt är färdigbyggt. Hur människor upplever förändringarna under den tid som man håller på och bygger broar och järnvägar beskrivs inte här. Det beskrivs av Trafikverket i deras rapport till järnvägsplanen.

Det som beskrivs mest i denna rapport är de förändringar som planeras inom planområdets gräns. Människor kan också påverkas utanför gränsen, t ex av ljud från trafiken och därför beskrivs även sådant.

Allt som framkommer i denna rapport går inte att reglera i detaljplanen. Det är ändå viktigt att de beskrivs här, så att frågorna synliggörs och om möjligt kan hanteras i ett annat lämpligt sammanhang.

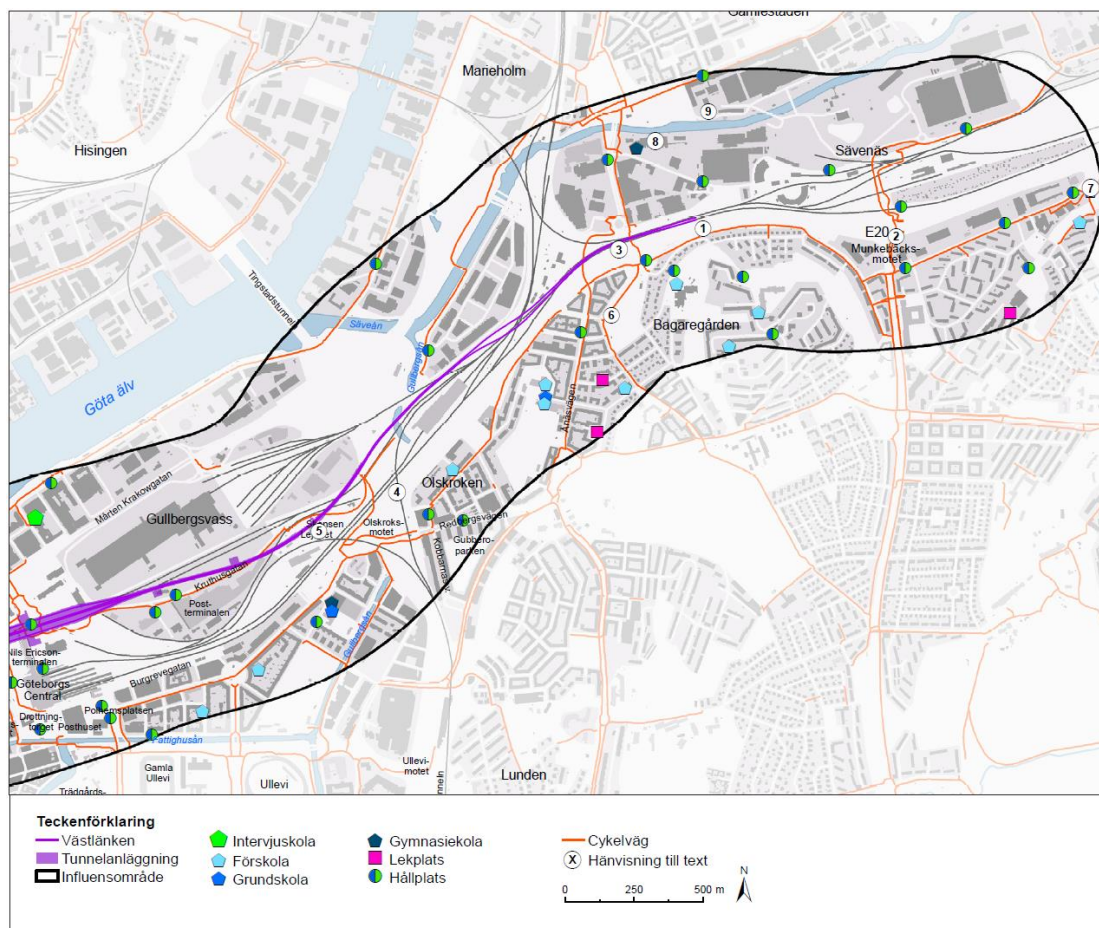
Metoder och underlag

Resultatet i rapporten har tagits fram vid möten med tjänstemän från olika avdelningar på kommunen och med de som äger eller använder marken som påverkas av förändringarna. Vid det första mötet beskrevs och dokumenterades det hur det är i planområdet idag. Vid det andra mötet beskrevs och diskuterades hur planområdet kommer att bli efter att allt i planen är färdigbyggt och om man kan förbättra något när det gäller de sociala kvaliteterna.

Kunskapsunderlaget har hämtats in från kommunens hemsida och från arbetet med järnvägsplanen.

De förändringar som planerna leder till innebär inte så stora förändringar för hur platsen används och upplevs. Därför har man inte frågat barn eller andra som använder platsen om vad de tycker. I det arbete som Trafikverket har gjort med järnvägsplanen har man samlat ihop mycket information. Den informationen räcker som underlag för detaljplanen.

De viktigaste förändringarna för barn och ungdomar i den här planen är förändringar av gång- och cykelvägar.



Figur 2. Karta från Barnkonsekvensanalys för järnvägsplanen.

Planförslaget

Det behöver göras flera nya broar inom Olskrokens järnvägsområde, som ligger bredvid motorvägen E20. Då kan alla tåg från olika spår som möts här ledas vidare utan att det blir stopp i tågtrafiken. För att göra plats för de nya broarna behöver bangården utökas. Den största delen av planområdet används redan idag för järnväg och tågtrafik, så det blir inte så mycket mer mark som behövs.

De största förändringarna som man kommer att märka är att det byggs långa, höga broar inne på järnvägsområdet. De kommer att synas mest från motorvägen, E20 och från stadsdelen Bagaregården, som ligger lite högre upp.

En ny gångbro ska byggas över järnvägen. Idag finns det två gångbroar; en över E20 och en över järnvägen från Bagaregården mot Gamlestaden. Bron över järnvägen kallas "Fåfången". Den nya gångbron ska ersätta Fåfången och ska byggas ihop med gångbron över E20, så att det blir en bro som hänger ihop.

Göteborgs stad håller på att bygga ett ny resecentra på Gamlestads Torg som ligger ca 500 meter från järnvägsbron vid Gamlestadsvägen och Malmsjögatan. Resecentra kommer att bli bytespunkt mellan olika slags av kollektivtrafik och till olika riktningen både i stad och också i regionen. För att få samordningsvinster med planerad pendeltågstation Sävenäs föreslås den byggas i ett läge närmare Gamlestaden. Utformningen av gång- och cykelbron över bangården och dess användbarhet blir då också viktigt i sammanhanget.

På bron över E6 ska en separerad gång- och cykelbro byggas.

Spår till kombiterminalen ska stängas på grund av att man planerar att flytta kombi-terminalen till annat läge.

Partihandelsgatan ändras från lokalgata till huvudgata för att den ska gå att bredda och använda som viktigt kollektivtrafikstråk.

Två hus behöver rivras för att göra plats för järnvägen. Husen som rivs finns i industriområdet Partihandelsområdet. Ett av dem används som bilverkstad. Ett hus används för akutboende för hemlösa människor men kan också användas som kontor. Gullbergsån rinner under och bredvid järnvägen. När man gör nya broar och järnvägsspår kommer de så nära Gullbergsån, att man måste fylla igen ån på ett ställe och gräva en ny å-fåra där vattnet kan rinna förbi.

Inom planområdet ska tio järnvägsbroar, tre vägbroar och en gångbro byggas. Totalt blir det 9550 meter nya järnvägsspår. Den nya mark som behöver användas för järnväg är idag gata eller industrimark.

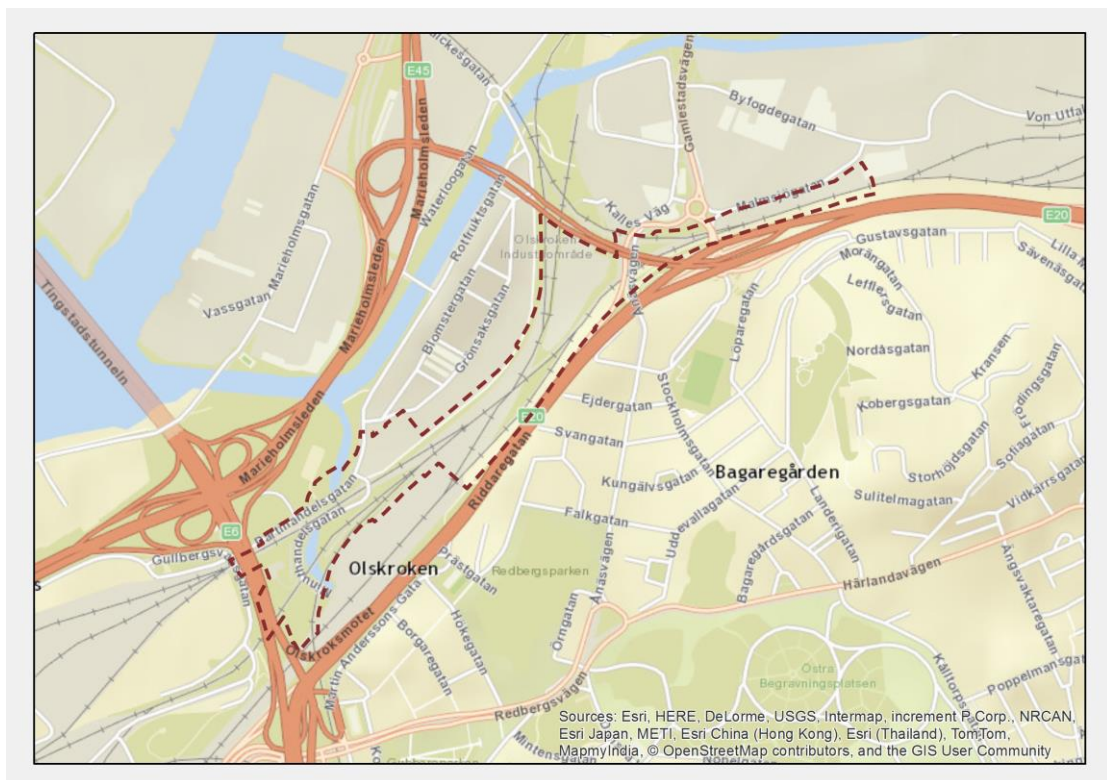


Figur 3. Illustrationsexempel från gestaltungsprogram för järnvägsplanen.

Nulägesbeskrivning

Inledning

I den här delen av rapporten beskrivs hur planområdet ser ut idag och vad som är bra och dåligt på platsen när det gäller sociala kvaliteter och kvaliteter ur barnperspektiv. Beskrivningen är uppdelad efter de rubriker som finns i mallarna.



Figur 4. Planområdet

Sammanhållen stad

Bangårdsområdet ligger mellan stadsdelarna Bagaregården/Olskroken och Gamlestadens. Man kan bara ta sig över eller under järnvägen på några få platser. Därför upplevs stora delar av planområdet som en barriär för den som vill ta sig till andra stadsdelar. Det känns också som att man måste gå och cykla omvägar vid Olskroksmotet eftersom gång- och cykelvägarna passerar stora vägar och trafikplatser. Gamlestadsvägen, Ånäsvägen och motorvägen E6 går under järnvägen. Längs de gatorna eller vägarna finns det också gång- och cykelvägar. Över E20 och järnvägen går det två separata gångbroar.

Eftersom det är kapacitetsbrist på järnvägen på den här platsen, blir tågen ofta försenade. Många åker buss istället för tåg eftersom det fungerar bättre. På bilvägarna är det också mycket trafik. Järnvägstrafiken fungerar inte optimalt för dem som vill studiependla. Alla byten från tåg till buss eller spårvagn görs på centralstationen. Det innebär ibland en längre restid jämfört med om det fanns fler järnvägsstationer.

Samspel

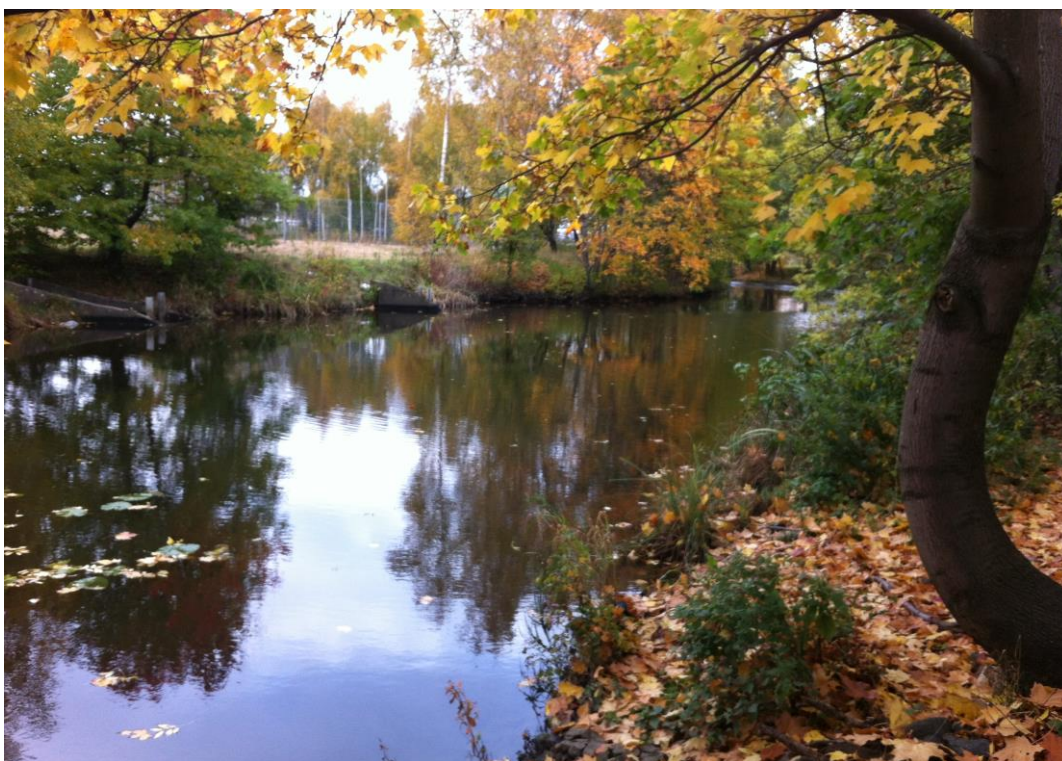
Största delen av planområdet består av gator och järnvägsområde. En mindre del av industriområdet vid Partihandelsgatan ingår i området. Järnvägsområdet är inhägnat med stängsel. På nätterna är det ganska tomt i industriområdet och kan upplevas otryggt när man passerar på gång- och cykelvägen. Det är lite svårt att förstå hur platsen hänger ihop med staden och åt vilket håll man ska. Det finns bara några platser där man kan ta sig genom området till andra stadsdelar och där det rör sig människor. Vid Partihandelsgatan finns en byggnad som används som akutboende för personer med missbruksproblem och som tillfälligt behöver någonstans att bo.

Där Gamlestadsvägen går under järnvägen är det lite dålig belysning.



Figur 5. Gamlestadsvägen under broarna.

Gullbergsån är en vattenmiljö med naturvärden mitt i ett industriområde. En del går hit och fiskar. Det finns många kaniner i naturområdet längs ån.



Vardagsliv

I partihandelsområdet pågår det lastning och lossning av varor på dagtid när alla jobbar i området. På nätterna är industriområdet avstängt med stängsel.

En del åker bil, spårvagn, buss, cyklar eller går genom området för att komma till Olskrokstorget, Gamlestadstorget och Redbergsplatsen. Vid Redbergsplatsen finns butiker och kaféer. Kring Gamlestadstorget finns Kristinedals träningscenter och Adrianas Danshus. Vid Gamlestadsvägen finns ett träningscenter. Fotbollsplanen Ånäsfältet ligger i Bagaregården. Gång- och cykelvägar finns vid Olskroksmotet och Ånäsmotet.

De som åker tåg till arbetet eller skolan har ibland problem med att tågen blir förse-
nade på grund av kapacitetsbrist på järnvägen.

Gångbron över järnvägen mellan Bagaregården och Gamlestaden kan kännas läskig att använda, särskilt för barn, eftersom man passerar stora infrastrukturanläggningar på en lång bro. Där man kommer ner från bron är det lite mörkt och igenvuxet samt otydlig koppling till gångstråk.



Figur 6. Gångbron "Fåfängan" över järnvägen.

Identitet

Även om planområdet ligger mitt i staden, känns det som att det ligger utanför eller vid sidan av staden. Förutom de som arbetar i partihandelsområdet, stannar man inte till här. De flesta passerar bara området i tåg, med bil, spårvagn, buss, på cykel eller gående. Området präglas av infrastruktur och grossistverksamhet. En del av de som ska till akutboendet Tillfället, tar sig till boendet på gång- och cykelvägen från centrum och rör sig i området. Känslan är att området tillhör Östra Göteborg. Göteborg upplevs som en bilstad.



Figur 7. Fruktgatan i partihandelsområdet med akutboendet Tillfället i bakgrunden.

Hälsa och säkerhet

Inne på bangårdsområdet finns en del tekniska anläggningar som kan vara farliga. En plankorsning med järnvägen finns från Partihandelsgatan. Det är endast några få godståg som trafikerar detta spår.

Eftersom det finns stora vägar, järnvägar och mycket trafik i och nära planområdet är det också mycket trafikbuller och smuts i luften. Förskolan på Borgaregatan i Olskroken är den som ligger närmast planområdet.

De gång- och cykelvägar som finns innebär att barn och unga kan ta sig på egen hand till skola och fritidsaktiviteter.



Figur 8. Plankorsning med godsspår, Minuthandelsgatan.

Åtgärder

Här redovisas möjliga åtgärder som har lyfts vid de möten som hållits. Det handlar om åtgärder utöver vad som redan föreslås genomföras.

- Gångbron över väg och järnväg bör utformas så att den upplevs trygg. Bättre tillgänglighet för barnvagnar, rullatorer, att leda cykel. Helst både gång- och cykelbro. Det bör finnas möjlighet att komplettera bron med tanke på en framtida pendeltågstation vid Gamlestaden. Den ska kunna kompletteras med hiss och trappor till framtida pendeltågstations perronger. Förebild för gång- och cykelbron kan vara nya broar vid stationerna på Norge - Vänerbanan.
- Eftersträva gena och tydliga gång- och cykelförbindelser. Sammanhängande stråk till viktiga målpunkter.
- Bra belysning krävs särskilt där järnvägen korsar Gamlestadsvägen.
- Bibehålla naturlig miljö vid Gullbergsån.
- Minska barriärverkan. Integrera området i staden genom vägförbindelser och stråk.
- Förbättra orienterbarheten med landmärken, stråk och medveten utformning av offentliga rum.
- Utforma infrastrukturanläggningar så att de utgör en del av en positiv identitet.
- Storskaliga anläggningars möte med gående och cyklister, särskilt barn, behöver utformas med särskild omsorg. Ta in riktlinjer från framtaget kvalitetsprogram.
- Åtgärder för att uppföra avskärmningar för trafikbuller i enlighet med angränsande detaljplaner har betydelse för buller från detta detaljplaneområde. Bullernivåer bland annat på förskolan på Borgaregatan samt åtgärder enligt andra detaljplaner bör bevakas.

Konsekvenser

Sammanhållen stad

En sammanhängande gångbro över motorväg E20 och järnväg förbättrar kopplingen mellan stadsdelarna. När byggnaden som kan användas som kontor rivs, blir det mindre blandad användning i partihandelsområdet.

De gång- och cykelstråk som finns, kommer att ändras och byggas om en del men samma stråk finns kvar och kan användas på samma sätt som idag.

När man har byggt ut nya spår och broar kan tågtrafiken från långt håll fungera bättre. Då finns det också mer plats för lokal tågtrafik.

Förbättrad tågtrafik förbättrar kommunikationerna och sammanhållningen i regionen. Partihandelsgatan kan i framtiden användas som viktigt kollektivtrafikstråk mellan Gamlestaden och Gullbergsvass.



Figur 9. Platser i områdets nordöstra del som beskrivs i texten är markerade.

Samspel

Nya stora broar och skyddsmur mot partihandelsområdet kan öka känslan av otrygghet men förändringen blir troligtvis inte så stor. Förändringen av Gullbergsån gör att området kring ån blir lite öppnare och tillgängligare.

När Partihandelsgatan används som viktigt kollektivtrafikstråk, bidrar det till mer människor i rörelse i området.

De stora broarna blir synliga och begripliga delar av järnvägsutbyggnaden Västlänken, som byggs i tunnel.

Verksamheten i det hus som används som akutboende "Tillfallet" behöver ersättas på annan plats. Beroende på hur akutboendet för personer med missbruksproblem ordnas när byggnaden rivs, kan det bli mer eller mindre integrerat i samhället. Det avgör också konsekvenserna för de personer som berörs.

Det fungerar bättre för fler att studiependla till Göteborg med tåg.



Figur 11. Mitt för partihandelsområdet planeras de största broarna, Olskroksbroarna.

Hälsa och säkerhet

Om fler åker tåg istället för buss och bil finns det möjligheter att minska biltrafiken i staden. Det kan ge renare luft.

Luft och ljud vid förskolan på Borgaregatan i Olskroken kommer troligtvis inte att förändras av förändringarna av järnvägen.

Slutsatser och rekommendationer

Planförslaget innebär inga stora förändringar när det gäller sociala kvaliteter och ur barnperspektiv. Vissa förbättringar görs för gående och cyklister. Däremot kommer bangårdsområdet även fortsatt vara en barriär mellan olika stadsdelar eftersom järnvägen kommer att finnas kvar ovan mark här. Det behöver finnas utrymme i detaljplanen för att i framtiden kunna göra om gångbron till gång- och cykelbro.

När det gäller gångbron över bangården, bör det finnas möjlighet att komplettera bron med tanke på en framtida pendeltågstation vid Gamlestaden. Den ska kunna kompletteras med hiss och trappor till framtida pendeltågstations perronger.

I det fortsatta arbetet är kvaliteten i utformningen av många detaljer betydelsefull för upplevelsen av platsen. Det kan handla om utformningen av stängsel och staket, om

kvaliteter som underlättar orienterbarhet, om materialval med mera. I kvalitetsprogrammet som tagits fram för detaljplanen finns en del användbara riktlinjer.

Situationen i bullerutsatta bostads- och skolmiljöer i angränsande områden behöver bevakas.

Referenser

BKA Barnkonsekvensanalys, barn och unga i fokus 1.0. www.goteborg.se

SKA Social konsekvensanalys, människor i fokus, 1.0 www.goteborg.se

S2020 – Socialt hållbar utveckling. www.goteborg.se

Järnvägsplan Olskroken planskildhet, Trafikverket

Kvalitetsprogram för detaljplan utökning av bangårdsområde Olskroken och Bagaregården, Göteborg

Barnkonsekvensanalys Järnvägsplaner Olskroken planskildhet och Västlänken, Trafikverket

Social konsekvensanalys Järnvägsplaner Olskroken planskildhet och Västlänken, Trafikverket

Gestaltningssprogram Järnvägsplaner Olskroken planskildhet och Västlänken, Trafikverket



[SKA]

analysnivå

social aspekt

Sammanhållen stad

Samspel

Vardagsliv

Identitet

BYGGNAD & PLATS

vad som sker precis utanför dörren

NÄRMILJÖ

vad som sker på gatan/
kvarteret utanför och kring...

STADSDEL

vad som sker i det närmaste,
funktionella området...

STAD

vad som sker i hela staden eller
påverkar andra områden...

REGION

vad som sker i hela regionen eller
påverkar andra områden



Sammanhållen stad



Samspel
lek och lärande



Vardagsliv



Identitet



Hälsa och säkerhet



[SKA]

analysnivå

social aspekt



BYGGNAD & PLATS

vad som sker precis utanför dörren



NÄRMILJÖ

vad som sker på gatan/
kvarteret utanför och kring...



STADSDEL

vad som sker i det närmaste,
funktionella området...



STAD

vad som sker i hela staden eller
påverkar andra områden...



REGION

vad som sker i hela regionen eller
påverkar andra områden

Sammanhållen stad



Samspel



Vardagsliv



Identitet





Sammanhållen stad



Samspel
lek och lärande



Vardagsliv



Identitet



Hälsa och säkerhet