

2014-09-26



Social konsekvensbeskrivning och barnkonsekvensbeskrivning

Detaljplaner för Västlänken

Station Centralen



Göteborgs Stad

Norconsult 

**Social konsekvensbeskrivning och
barnkonsekvensbeskrivning**

Detaljplaner för Västlänken

Station Centralen

2014-09-26

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

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

Moa Lipschütz, kulturgeograf

Emmali Jansson, kulturgeograf

Uppdragsnummer hos Norconsult: 1032393

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4
INLEDNING	6
Om Västlänken	6
Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys	7
Syfte	8
Upplägg	8
Avgränsningar	9
Metoder och underlag	10
PLANFÖRSLAGET	11
NULÄGESBESKRIVNING	12
Inledning	12
Sammanhållen stad	12
Samspel	14
Vardagsliv	16
Identitet	17
Hälsa och säkerhet	18
Sammanfattning	20
KONSEKVENSER	21
Sammanhållen stad	21
Samspel	22
Identitet	24
Hälsa och säkerhet	24
SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER	28
REFERENSER	30

SAMMANFATTNING

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. Den här delrapporten behandlar station Centralen.

Västlänkens station ligger strax norr om Centralstationen, i änden av Nils Ericsonsterminalen. Den aktuella detaljplanen innehåller en huvudentré i anslutning till bussterminalen samt en östlig entré. Ytterligare en entré planeras mot Nordstan men kommer att planläggas i ett senare skede.

Idag har planområdet ett ensidigt innehåll med få funktioner som bidrar till stadsliv. Området domineras av biltrafik och angöring med brist på attraktiva vistelseytor. Avsaknaden av bostäder och aktiva fasader innebär att området kan kännas otryggt på kvällen. Platsen är svårorienterad med otydliga stråk och kopplingar för fotgängare och cyklister.

Centralenområdet i stort är en viktig knutpunkt i kollektivtrafiken med besökare från ett stort geografiskt område. Med ett brett utbud av handel och service har Centralstationen med omnejd en utpräglad kommersiell karaktär men det saknas attraktiva vistelseytor för lek och avkoppling såväl som funktioner för ett bredare vardagsliv. Trafiken som omger Centralen skapar en fragmenterad stadsmiljö med många barriärer. Här finns behov av att skapa tydligare stråk och kopplingar för fotgängare och cyklister, mot stadskärnan såväl som mot älven. Det bör poängteras att runt omkring planområdet planeras flera stora stadsutvecklingsprojekt som kommer att påverka platsens framtida förutsättningar och behov.

Med en realisering av detaljplanen går området från att vara en baksida till att få en ny identitet som en integrerad del av stadskärnan och området blir en ny front mot Gullbergsvass och Hisingen. Planen medför ett tillskott av kvalitativa friytor för vila och samspel. Det gäller dels torgytan utanför Västlänkens huvudentré och dels Bergslagsparken som får en mer central funktion. Lokalgatan längs med parkens södra sida minskar dock parkens potentiella vistelsevärden. Bergslagsparkens förutsättningar att bli en attraktiv vistelseyta skulle stärkas om trafiken tas bort eller begränsas. Gamla träd och byggnader bör bevaras i möjligaste mån för att tillvarata platsens historiska identitet.

Omvandlingen som planförslaget innebär förstärker behovet av ett säkert trafikrum där fotgängare, cyklister och motordrivna fordon kan samsas. För barnens säkerhet är det viktigt att hålla nere hastighetsgränserna i området och skapa tydliga gränser mellan friytor och vägar. För att miljön ska bli attraktiv och trygg bör man planera för parallella funktioner där resenärsändamål kan samverka med ett bredare vardagsliv.

Stråk

Fotgängare och cyklister prioriteras högre än idag, även om området även fortsättningsvis har mycket biltrafik. Den komplexa trafiksituationen kan försvåra för barn och personer med funktionsnedsättning. Huvudentrén knyter an bra mot Gullbergsvass och Hisingsbron, men sämre mot centrum.

Rekommendationer:

- Tydliggör ett offentligt stråk mot Nordstan och Drottningtorget.
- Prioritera fotgängare och håll nere hastigheter.

Grönytor

Bergslagsparken har potential att bli en vistelseyta med goda sociala värden. Den är ett viktigt tillskott i det trafikdominerade området. Men parken blir bullerstörd och ligger inringad av trafik.

Rekommendationer:

- Ingen lokalgata längs parkens södra sida.
- Entréer och aktiva fasader mot parken.
- Bullerreducera parken.

Torg

Torget kan bli en yta där folk träffas och stannar till en stund mellan bytena.

Rekommendationer:

- Plats att stanna och titta, stå och sitta.
- Entréer och aktiva fasader mot torget.
- Uteservering, men också icke-kommersiella ytor och sittplatser.
- Minimera ventilationens barriäreffekt mellan torget och parken

Bebyggelse

Den nya bebyggelsen innebär fler människor i rörelse, att området blir mer som en del av centrum och att identiteten som knutpunkt stärks.

Rekommendationer:

- Entréer och aktiva fasader mot parken, torget och viktiga korsningar.
- Se till att det blir både bostäder, arbetsplatser och utåtriktade verksamheter.

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, dvs. 1.5 meter). 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.

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. Verktögen 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-

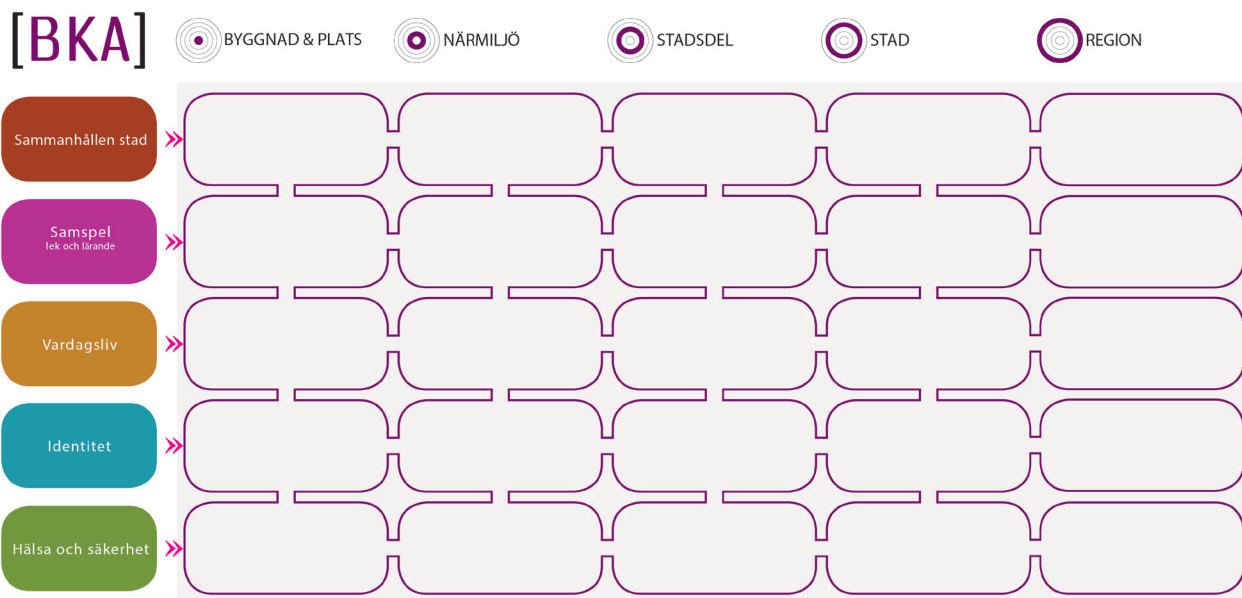


Bild över matrisen för barnkonsekvensanalys. Aspekten "hälsa och säkerhet" finns inte med i matris för social konsekvensanalys. Ovanför syns en processpil över konsekvensanalysens tre huvudsakliga faser inventering, åtgärder, konsekvenser.

¹ Verktögen 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.

Verktuget 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 matrisen 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 stationernas närmiljöer. 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 skraddarsytt 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 i 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. Elipsen i röd skuggad färg visar Station Centralens placering.

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 alltså 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, för att inhämta kunskap om områdena samt för att diskutera detaljplanernas utformning och dess konsekvenser.

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 projekterelaterade utredningar gällande kulturmiljö, naturvärden, handel, trafik och resandeprognoser samt kvalitetsprogrammen för stationerna (2014).

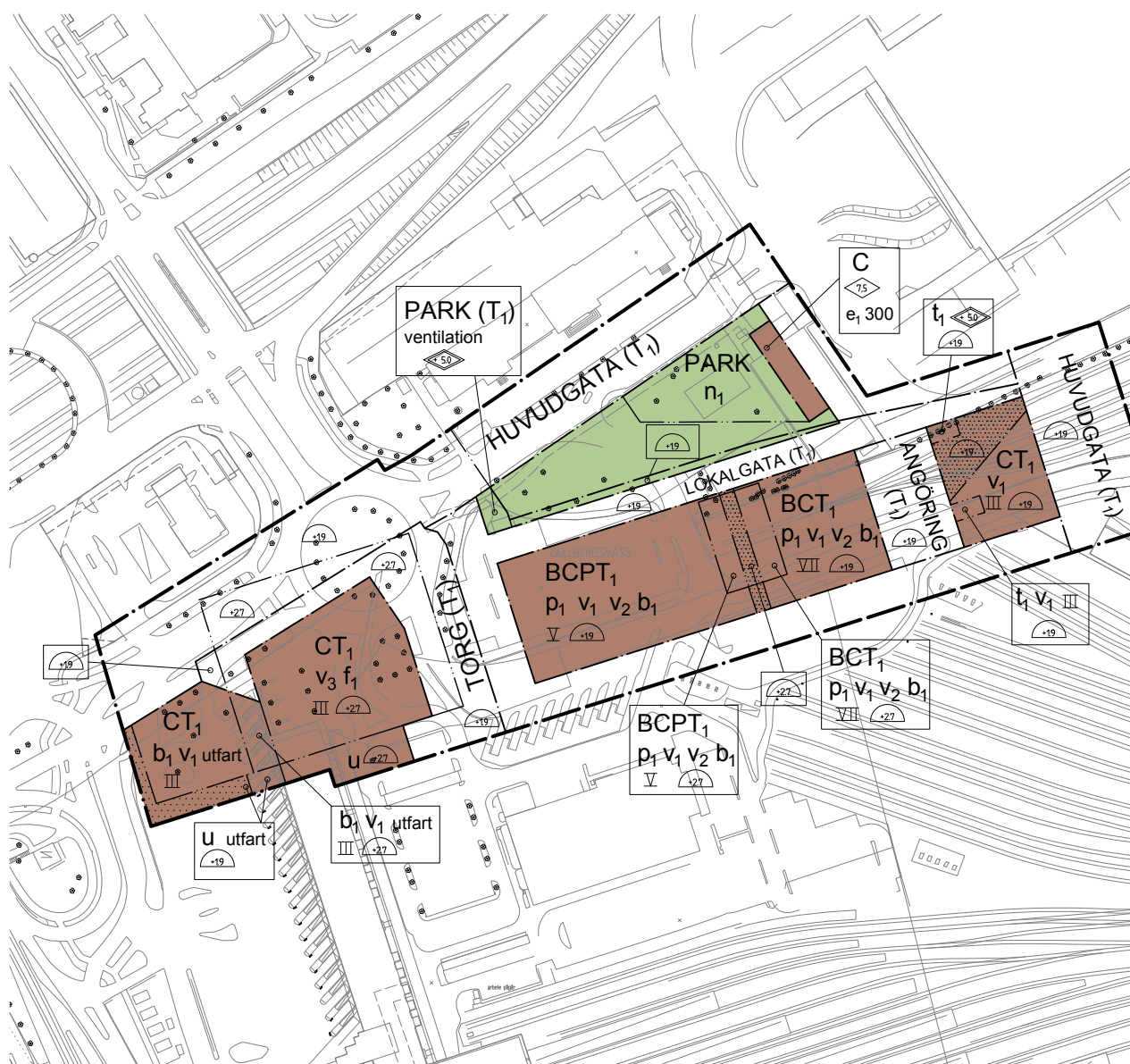
Vidare har arbetet präglats av kontinuerlig kontakt och samverkan med Trafikverket. Trafikverket har bland annat genomfört en intervjustudie med barn (2012) där delar av resultatet använts som underlag i den här konsekvensbeskrivningen.

PLANFÖRSLAGET

Västlänkens station lokaliseras norr om Centralstationen. Plattformen har sitt läge strax norr om Nils Ericson terminalen och sträcker sig i öst/västlig riktning. Uppgångarna är positionerade längs med plattformen med en huvudentré i mitten som ansluter till befintlig bussterminal.

Entrébyggnaden är en del av en större byggrätt som möjliggörs i och med planförslaget. Öster om huvudentrén planeras en uppgång som integreras i ny byggrätt längs med Kruthusgatan. Vidare planeras en entrépunkt väster om huvudentrén, intill Nils Ericsonsplatsen, men denna ligger utanför det aktuella planområdets gränser. Den västra entréns läge kommer att fastställas i en separat detaljplan och uppgången behandlas således inte i den aktuella versionen av SKA och BKA.

Förutom uppgångar och nya byggrätter innebär planförslaget en förändring av fd Bergslagsparkens utformning.



Utsnitt ur plankartan som visar planområdet med dess bestämmelser.

NULÄGESBESKRIVNING

Inledning

Planområdet omfattar en liten del av Centralstationens direkta omgivning. Eftersom Centralens utemiljöer måste fungera som helhet tar nulägesbeskrivningen ett bredare grepp om området. Området står inför stora förändringar de kommande åren. I och med nya Hisingsbron sker en förflyttning av brofästet vilket innebär stora förändringar i områdets struktur. Dessutom utreds möjligheterna för en överdäckning av väg E45 och en bangårdsviadukt över bangården. Samtidigt planeras för stadsutveckling och en helt ny stadsdel som förbinder nuvarande stadskärnan med Gullbergsvass kan på sikt växa fram. Ovannämnda planer och projekt är i ett för tidigt skede för att behandlas i nulägesbeskrivningen och dessutom kommer Västlänken vara på plats innan en stor del av planerad stadsutveckling ägt rum. För att förstå platsens förutsättningar samt hur den kan komma att påverkas av Västlänken är det dock bra att ha framtidsplanerna för området i åtanke.

Sammanhållen stad

Centralstationen är en viktig strategisk knutpunkt i Göteborg och regionen med stora resandeströmmar. En mängd olika trafikslag samsas om utrymmet kring stationen. Förutom tåg- och kollektivtrafiken som upptar en betydande del av områdets yta omges stationen av flera vägar och leder för biltrafik. I centralstationens norra del ligger Nils Ericson Terminalen, navet i den regionala busstrafiken. Samtidigt passerar ett antal viktiga gång- och cykelstråk genom området. Trädgårdsföreningen, Göteborgsoperan, Nordstan samt Nya och Gamla Ullevi är några av de mest välbesökta målpunkterna som nås från stationen.

Centralstationens läge ger goda förutsättningar för gående och cyklister att ta sig vidare till stadskärnan och övriga delar av staden. Centralstationen är kopplad mot stomcykelnätet och övrigt cykelnät, vilket innebär att förutsättningarna för cyklister i grunden är goda. Trots det är kopplingarna till angränsande områden svaga och otydliga. Stadslivsanalysens mätningar av den rumsliga integrationen i gatunätet visar på relativt låga integrationsvärden på flera av gatorna runt Centralen¹. En av dessa gator är Nils Ericsonsgatan som trots sitt centrala läge har en svag koppling till omgivande stadsrum och stråk. Andra undersökningar som gjorts i området bekräftar att stråken kring Centralen upplevs som svårorienterade och otydliga. I flera lägen korsas cykelbanorna av fotgängare vilket skapar konfliktytor mellan gång- och cykeltrafikanter. Förflyttningar till fots och med cykel försvåras också av barriärer som skapas av biltrafiken och spårvägarna och situationen är särskilt ogynnsam för människor med funktionsnedsättningar. Generellt kan orienterbarheten runt Centralstationen förbättras genom tydligare stråk och övergångar. Kopplingen mot Brunnsparken och övriga stadskärnan bör stärkas för att ge bättre förutsättningar för fotgängare och cyklister.

¹ Gatunätets rumsliga integration är ett mått på hur väl enskilda gator hänger samman med gatunätet i stort. En välintegrerad gata har goda kopplingar till övriga gator i staden och bättre förutsättningar att användas. I stadslivsanalysen har gatunätets integration studerats med hjälp av space syntaxanalys.



Översiktskarta över området kring Centralen. Plats för detaljplanen är markerat med röd ring.

Enligt Stadslivsanalysens mätningar är gångflödena som störst mellan Centralens huvudentré och Drottningtorget och vidare mot Brunnsparken, samt i passagen mellan stationen och Nordstans köpcentrum. Få gående rör sig längs med Nils Ericsonsgatan. För att ta sig mellan områdena norr respektive söder om stationen väljer många istället att gå via inomhusmiljön. Gångflödena avtar kraftigt norr om Nils Ericsonsplatsen, dvs. ner mot älven och Götaälvbron.

Inom planområdet, där Västlänkens station planeras ligga, visar Stadslivsanalysen på små rörelseflöden för både fotgängare och cyklister. Stadslivsanalysen visar också att gatorna norr om Centralstationen och Nils Ericsonsterminalen är dåligt sammankopplade. Sammanhängande gång- och cykelstråk saknas mot Kruthusgatan och Gullbergsvass samt mot älvstranden. Förklaringen ligger delvis i de många barriärerna som omger planområdet såsom Mårten Krakowgatan och Götaleden, bangården och Göta älvbrons södra fäste. De tungt trafikerade vägarna norr om planområdet förhindrar bland annat kontakten med älven. Sammantaget bidrar trafikbarriärerna till att skapa en tydlig baksida norr och öster om Centralen.

Närheten till älven är en styrka som bör utnyttjas och lyftas fram bättre. Ett sätt att göra det är att bygga vidare på befintligt stråk genom Centralstationen. Med ett genomgående stråk kan Drottningtorget få en starkare koppling till det norra stationsområdet och älvstranden. Förbättrande åtgärder kan handla om kvaliteten i stråken men också om den visuella kontakten med vattnet. Med tanke på den stadsutveckling som planeras i Gullbergsvass behöver kopplingarna mot öster också förbättras.

Samspel

Centralstationen med omnejd är en plats med besökare från ett stort geografiskt område. Lättillgängligheten via kollektivtrafik innebär att Centralen är en potentiell mötesplats för hela staden och regionen, med stor variation bland besökarna. Idag är en stor andel av besöken hastiga, det vill säga man passerar Centralstationen på väg någon annanstans.



Parkeringsplatser på planområdet.

Den stora omsättningen av människor skapar en relativt anonym miljö men den ger också förutsättningar för möten och samspel. Mångfalden bland besökarna innebär i grunden goda möjligheter för samspelsintegration och generationsöverskridande mötesplatser. För att människor ska välja att uppehålla sig på en plats krävs dock tillgång till attraktiva vistelsezoner. Trots ett relativt stort utbud av vistelsezoner i utomhusmiljön kring Centralen, exempelvis Drottningtorget och Nils Ericsonspplatsen, är kvaliteten på dessa platser bristande. Här saknas sittplatser, grönska, uteserveringar och andra inslag som bidrar till platsernas attraktivitet. Trafiken är ytterligare en faktor som sänker vistelsekvaliteten i utomhusmiljön. Följden är att få människor utnyttjar platserna kring Centralen för vistelse. Stadslivsanalysens vistelsemätning på Drottningtorget visar exempelvis att torget nästan uteslutande används för att vänta. Inomhusmiljöerna i och runt Centralen är desto mer utnyttjade. Vidare saknas vistelsezoner och inslag i närområdet som tillgodoser barns behov av lek och rörelse.

Ungdomar är en viktig målgrupp i området och en av de få grupper som vistas där under längre stunder. För många ungdomar som bor utanför centrum eller i närliggande kommuner fungerar stationen med omnejd som en mötesplats, eller "hängplats". Enligt en intervjustudie som Trafikverket gjort med lokala skolungdomar är Nordstan, Nils Ericson Terminalen och bänkarna utanför Nordstans entré mot Nils Ericsonsgatan de mest populära samlingsplatserna för ungdomar (dagtid såväl som kvällar). I det utvidgade området tillhör Kanaltorget, Trädgårdsföreningen och kajområdet ungdomarnas favoritplatser.

Inom planområdet norr om Centralen finns få sociala funktioner och vistelsevärden. Undersökningar som gjorts på platsen visar att den sociala aktiviteten så gott som uteslutande kan kopplas till byten eller väntan. Norr och öster om Nils Ericson Terminalen finns uppehållsytor med sittplatser men vistelsekvaliteten i dessa miljöer är låg. Trots det används ytorna i ganska stor utsträckning av folk som ska vidare med buss eller väntar på att bli upphämtade. En annan potentiell vistelseyta inom planområdet är Bergslagsparken, eller det som finns kvar av den sedan en väg drogs genom parken. Idag har före detta Bergslagsparken mycket låg användningsgrad med undantag för boulevarden utanför sporthallen som används sporadiskt. På senare tid har parken också



Vy över Nils Ericsonterminalen och Nils Ericsonsgatan, sett från Läppstiftet vid Göta älvbron.

börjat användas som tillfälligt boende, troligtvis på grund av avskildheten och att den inte nyttjas av allmänheten.

Bristen på sociala vistelseytor och mötesplatser gäller inte bara planområdet utan även angränsande områden mot Gullbergsvass samt norrut mot älven. Ett undantag är Kanaltorget vid Operan som ligger inom 5-minutersgångavstånd från planområdet. Sedan platsen frigjordes runt 2007 har den kommit att bli en viktig plats för tillfälliga evenemang och mer spontana aktiviteter.

Vardagsliv

Miljöerna kring Centralstationen är i första hand inriktade på resenärsfunktioner och handel. Aktiviteterna i området kan följaktligen främst kopplas till resande eller shopping. Det finns många arbetsplatser inom stationens räckhåll men andelen bostäder är låg. Generellt saknar området funktioner för ett bredare vardagsliv såsom grönytor, dagligvaruhandel och förskolor. Vidare råder det brist på cykelparkeringar och möjligheter att låsa fast cykeln under längre tid, vilket försvårar för cyklister som ska vidare med buss eller tåg. Fler cykelparkeringar under tak med möjligheter att låsa fast cykeln en längre tid behövs.

Avsaknaden av bostäder bidrar till att miljöerna runt omkring Centralen är relativt obefolkade kvällstid och kan upplevas som otrygga. Den negativa trygghetsbilden förstärks av bristen på aktiva fasader och utåtriktade entréer. Centralstationen och den sida av Nordstan som vetter mot stationen har få verksamheter som riktar sig ut mot gatan. Intervjustudien med barn och ungdomar (9-18 år) som gjorts av Trafikverket visar att både Centralen och Nils Ericson Terminalen upplevs som otrygga på kvällstid. Platser som pekas ut som särskilt otrygga är gångtunneln mellan Centralen och Nordstan, miljön runt Franks korvkiosk (vid Centralens taxificka) samt området mellan Nordstan och Nils Ericson Terminalen.

Inom planområdet är bristen på vardagsfunktioner särskilt utpräglad. Här finns varken bostäder, arbetsplatser eller handel och service som genererar ett aktivt vardagsliv. Det innebär att planområdet är extra sårbart ut trygghetssynpunkt. Bergslagsbanans stationshus, som ligger alldeles utanför planområdets gränser, har köpts upp av Västra Götalandsregionen som planerar en utbyggnad av huset för att skapa ett nytt Regionens hus med ca 900 arbetsplatser. Med fler närliggande arbetsplatser gynnas sannolikt vardagslivet i planområdet på dagtid.

Vidare spelar stadsrummet en viktig roll för skolorna i området då det används både som utvidgat lärorum och i rekreationssyfte. Kanaltorget och Trädgårdsföreningen är de mest uppskattade platserna för spel och lek under skoltid. En av skolorna som saknar egen skolgård använder regelbundet Kanaltorget för utomhusaktivitet. Volviahallen som ligger inom planområdet har också ett stort värde för skolorna eftersom den används som idrottshall för gymnastiklektioner. Det innebär att både barn och ungdomar passerar planområdet regelbundet under skoltid. Eleverna uppfattar området som rörigt med en negativ ljudmiljö och stökig trafiksituation.

Identitet

Som Göteborgs kommunikationscentrum sen 150 år tillbaka är Centralen med omnejd en viktig kulturhistorisk miljö. Stationsmiljön bär på många spår från förr med värdefulla byggnader och stadsrum. Centralstationen invigdes 1858 och är därmed ett av landets äldsta stationshus med påbyggnader från 1970 och framåt.

För många besökare blir Centralen och dess omgivningar första mötet med Göteborg vilket innebär att områdets utformning och identitet har betydelse för hela stadens identitet. I och med att Centralen besöks av alla typer av människor är det av stor vikt att det är en välkomnande och inkluderande miljö. Det kan bland annat handla om att skapa en variation i miljön som tillgodoser människors olika behov och preferenser. Barn och ungdomar är exempelvis en målgrupp som bör prioriteras mer. Överlag har stationens omgivning fått en mer kommersiell profil på senare år. Fler icke-kommersiella platser av god kvalité vore positivt för balansen mellan områdets kommersiella och sociala identitet. För att försäkra en öppen och inkluderande karaktär bör det också finnas en balans i tillgången på offentliga och privata miljöer, samt på inne- och utemiljöer. En för stor satsning på inomhusmiljön och nya gallerior kan medföra att utomhusmiljön blir lidande.

Planområdet norr om Centralstationen saknar idag en tydlig identitet. På 1800-talet hade området en mer central betydelse i och med att det angränsade till dåvarande Bergslagsbanans stationshus, idag klassat som byggnadsminne. I det kulturhistoriska arvet ingår också resterna av Bergslagsparken som en gång var järnvägspark. Förutom Bergslagsbanans stationshus och parken är det få inslag som vittnar om platsens historia. Idag är planområdet i första hand en trafikplats samt en anhöllningsplats till bussar och tåg. Få av de som besöker platsen känner engagemang inför eller har någon särskild relation till den. Det faktum att området inte har något namn verkar talande för situationen. Forskning visar att människor skapar relationer till platser genom att använda dem. Avsaknaden av sociala funktioner och vistelseytor kan därför vara en förklaring till besökarnas bristande relation till planområdet. De av besökarna mest uppskattade inslagen i planområdet är de gamla träden i före detta Bergslagsparken. Träden bidrar med grönska till ett för övrigt



Bergslagsparken med ny väg dragen genom parken.

hårdgjort område. En plats identitet kan också påverkas av hur väl den hänger ihop med områdena runt omkring. I och med avsaknaden av goda kopplingar blir platsen lite som ett tomrum som varken förknippas med stadskärnan eller med kajområdet i norr. Sammanfattningsvis finns behov av att skapa ett mer stadsmässigt innehåll med fler publika funktioner. Med ett rikare innehåll i kombination med tydligare kopplingar till omgivande områden kan planområdet gå från en baksida till en framsida och få en tydligare identitet.

Hälsa och säkerhet

Trafiken i Centralenområdet skapar utsatta stadsrum med höga bullernivåer och föroreningshalter. Den komplexa trafiksituationen med många korsande trafikslag kan ge upphov till stress, i synnerhet hos individer med nedsatt hörsel eller synfel. Komplexiteten i trafikmiljön medför också en större risk för olyckor vilket ställer högre krav på människors vaksamhet. Trafikolyckor mellan åren 2001-2010 har främst inträffat på gatorna mellan Centralen och Nordstan samt mellan Centralen och Drottningtorget. Den cykelbana som ingår i stomcykelnätet och som löper längs Nordstans fasader har idag stora konfliktytor med fotgängare. Här behöver cykelvägen definieras tydligare för att förbättra säkerheten.

Trafiken i städer är ett hot mot barnens säkerhet och hälsa. Barn är mer känsliga för buller och luftföroreningar vilket innebär att stationens omgivning inte lämpar sig särskilt väl för längre vistelse eller lek. Trafikmiljön vid Centralen är överlag inte anpassad efter barns behov och möjligheten för barn att ta sig runt själva begränsas av de många trafikbarriärerna.

Träd och grönska har visat sig ha positiva effekter på människors hälsa och välmående. I Centralens omgivning är tillgången på kvalitativa grönytor mycket begränsad. I en miljö med så mycket människor, trafik och intryck är det särskilt viktig med ytor för avkoppling. Fler grönytor skulle ge möjlighet till vila och avkoppling i en för övrigt stressig miljö och ökad tillgång vore därigenom positivt utifrån ett folkhälsoperspektiv.



Plats för vistelse och cykelparkering norr om Nils Ericsonterminalen

Promenadvänligheten i staden är starkt förknippad med folkhälsan. Inom planområdet råder en tydlig prioritering av motordrivna fordon framför dem som promenerar. Av hälsomässiga skäl bör en målsättning vara att få fler människor att röra sig till fots i området. Med attraktivare och genare stråk för fotgängare och cyklister skulle förutsättningarna för individer att välja ett hälsosamt transportsätt öka. Separerade gång- och cykelstråk skulle gynna säkerheten.

Det är förhållandevis få barn som vistas inom planområdet. Däremot utnyttjas sporthallen i planområdets östra del av lokala skolor i idrottsundervisningen. Det innebär att både skolbarn och skolungdomar regelbundet passerar planområdet under skoltid vilket ställer höga krav på säkerheten. Bristen på sammanhängande stråk i kombination med tydliga trafikbarriärer gör att planområdet idag inte är särskilt lämpat för barn. Eleverna uppfattar idag området som rörigt med en negativ ljudmiljö och stökig trafiksituation.

Sammanfattning

Centralen är en viktig knutpunkt i kollektivtrafiken med besökare från ett stort geografiskt område. Med ett brett utbud av handel och service har stationen med omnejd en utpräglad kommersiell karaktär. Däremot saknas attraktiva vistelseytor för lek och avkoppling såväl som funktioner för ett bredare vardagsliv. Trafiken som omger Centralen skapar en fragmenterad stadsmiljö med många barriärer. Här finns behov av att skapa tydligare stråk och kopplingar för fotgängare och cyklister. Den geografiska närheten till stadskärnan innebär en stor potential i att knyta samman området kring Centralstationen med staden. För det krävs ett finmaskigt och gent gatunät. Avsaknaden av bostäder och aktiva fasader innebär att området kan kännas otryggt på kvällen.

Själva planområdet har ett ensidigt innehåll med få funktioner som bidrar till stadsliv. Området domineras av biltrafik och angöring med brist på attraktiva vistelseytor. Platsen är svårorienterad med otydliga stråk och kopplingar för fotgängare och cyklister. I planområdets närhet pågår planeringen av flera stora stadsutvecklingsprojekt såsom exploateringen av Gullbergsvass, nya Hisingsbron och överdäckningen av E45. Alla dessa projekt påverkar platsens framtida förutsättningar.

Behov för planområdet

Behov identifierade utifrån nulägesbeskrivningen

- ▶ Tydligare kopplingar och stråk för fotgängare och cyklister
- ▶ Tillvarata kontakten med älven
- ▶ Bättre cykelvägar och fler cykelparkeringar
- ▶ Ett finmaskigt och gent gatunät
- ▶ Fler kvalitativa vistelseytor
- ▶ Skapa platser för barn och unga
- ▶ Stärk tryggheten genom ökad andel bostäder och fler aktiva fasader
- ▶ En större funktionsblandning
- ▶ Mer grönska

KONSEKVENSER

Sammanhållen stad

Med planförslaget blir platsen en mer integrerad del av centrum, både med gatunät och med levande centrumfunktioner som möjligheter till kontor, bostäder, butiker med mera. Förändringen är positiv både utifrån ett närmiljöperspektiv och ett större perspektiv, det vill säga utifrån stadens och regionens intressen.

Tillkomsten av byggnader är nödvändig för att platsen ska bli mer urban och byggrätterna stödjer i stort en sammanhållen och levande miljö. Byggrätternas placering och skala lämnar utrymme för passage mellan byggnaderna och gatunätet är inte alltför storskaligt. Detta är viktigt för att underlätta för fotgängare och framför allt för att platsen ska upplevas som överblickbart och på människors villkor snarare än utformad efter trafikfunktioner.

Västlänkens stationsläge ligger bra till i förhållande till centrum, men också till den utveckling som planeras i Gullbergsvass med hög tillgänglighet för framtida boende och arbetande. Planförslaget möjliggör uppgångar i alla byggrätter. Huvudentrén är tänkt att förläggas i hörnet mot vägen till kommande Hisingsbron, vilket binder samman staden mer mot Hisingen och Gullbergsvass samt mot älven, men sämre mot Nordstan och befintligt centrum. Om planerna för Gullbergsvass realiseras kommer huvudentrén vara integrerade i det nya gatunätet där. I en annan detaljplan kommer det att planeras för uppgång norr om Nordstan, nära Kanaltorget. Eftersom den norra uppgången planeras i en annan detaljplan konsekvensbeskrivs den inte i denna rapport.

För att komma från huvudentrén till centrum är det troligt att de flesta kommer att gå inomhus, genom Nils Ericsonterminalen och Centralstationen, förutom de tider då byggnaderna är stängda. Det finns även möjlighet att gå längs dessa byggnader, mot spåren till, vilket är på privat mark. Trottoaren längs Nils Ericsonsgatan ligger på allmän platsmark och utomhus där andra människor rör sig. Planförslaget stärker inte detta stråk. Huvudentrén ligger "bakom hörnet" för de som



Gångstråk längs Nils Ericsonsgatan, sett från planområdet i riktning mot Drottningtorget/ Brunnsparken

kommer från Drottningtorget/Brunnsparken. För att stärka detta stråk behöver fasaderna vara aktiva och utformade utifrån fotgängarens perspektiv. Trafikmiljön bör vara utformat efter fotgängaren, inte minst med tillräckligt breda trottoarer och god belysning.

Den östra entré som är tänkt att förläggas nära Bergslagsparkens sydöstra hörn kommer att vara värdefull för Gullbergsvass, men i framtiden även för de som väljer att ta sig till området via Bangårdsviadukten som är tänkt att landa alldeles nära.

Samspel

De nya byggrätterna som planen föreslår möjliggör ett rikare stadsliv i planområdet. Med en blandning av funktioner (bostäder, kontor, handel med mera) tillkommer fler människor i rörelse och området befolkas under flera tider på dygnet.

I nulägesbeskrivningen påvisades en brist på attraktiva parker och grönområden. Med det ökade flödet av människor som Västlänken väntas medföra ökar behovet av sociala vistelseytor ytterligare. Bergslagsgatan flyttas, vilket innebär att de grönytor som idag är fragmentiserade av trafik kommer att återställas till en sammanhängande park. Bergslagsparken får därmed potential att bli en vistelseyta med goda sociala värden. Byggrätten för publika ändamål (exempelvis kafé eller restaurang) som föreslås i parkens östra ände kan också höja parkens vistelsekvaliteter, liksom att parkeringen tas bort. Däremot kommer parken att omgärdas av huvudgata i norr och lokalgata i söder. Bullerberäkningar prognostiserar för bullernivåer på cirka 65 dBA, vilket är mycket höga bullernivåer. Riktlinje för parker vid statliga vägar är 55 dBA, alltså betydligt lägre. Höjdskillnaden mellan lokalgatan och parken är på 1,8 meter och parkens nedsänkta läge kan möjligtvis nyttjas för bullerdämpande åtgärder. Samtidigt återstår bullret från huvudgatan som kommer vara den största bullerkällan.

Av de byggnader som ligger söder om parken ska minst 50 procent av fasaderna i bottenplan ha publika verksamheter enligt planförslaget, vilket stärker förutsättningarna för platsen att bli trygg och levande, i synnerhet om verksamheterna har kvällsöppet. Planförslagets regleringar förhindrar också parkeringshus i bottenvåningen mot lokalgatan, vilket är positivt eftersom parkeringshus sällan bidrar till folkliv. Lokalgatan som separerar parken från byggnaderna söder där om är för smal för att rymma uteserveringar på trottoaren. Det bästa ur ett socialt perspektiv vore att inte ha någon gata alls som separerar fasaderna från parken, för att möjliggöra maximal kontakt mellan byggnadernas innehåll och vistelseytorna i parken. Om lokalgata ändå krävs bör den få en utformning som dämpar trafiken och istället prioriterar gående. Att göra den till gångfartsgata alternativt *shared space* är exempel på åtgärder som skulle mildra barriäreffekten mellan byggnaderna och parken.

Totalt kommer parken att kunna bli ett grönt rum för väntande resenärer med betydligt högre socialt värde än i dagsläget, men troligen för bullrig och trafikinriktad för att bli en lugn och trivsamt grönyta som området också så väl behöver. En negativ konsekvens av planen är att några av de gamla karaktärsbärande träden i parken fälls. Träden bidrar till parkens vistelsekvaliteter och är i nuläget de enda gröna inslagen i en annars hårgjord och trafikdominerad miljö. Utifrån nuvarande situation

bedöms planförslaget visserligen innebära ett upplyft för parken, men parkens potential hade kunnat utnyttjas ännu bättre.

Det föreslagna torget framför huvudentrén kan bli en ny yta för samspel. Då krävs att det finns tillräckligt med yta för gående som ska transportera sig, men också för människor som vill stanna och prata eller titta, stå eller sitta. Uteserveringar kan passa, men det är viktigt med icke-kommersiella ytor och sittplatser. Man ska inte behöva köpa en fika för att kunna vistas på torget. Kontakten mellan torget och Bergslagsparken bör vara god och de får gärna flyta in i varandra, så att gående inte behöver passera någon barriär för att komma till parken. I planförslaget möjliggörs ett ventilationsschakt på torgytan som ansluter till parken, vilket på ett mycket negativt sätt bryter kontakten mellan de båda rummen. Det bästa ur ett socialt perspektiv vore om ventilationen flyttas till en plats där det inte stör de viktiga sociala vistelseytor som finns i området. Det alternativa läge som utreds, längs Stadstjänaregatan, vore en bättre lösning ur socialt perspektiv.

Vardagsliv

I förslaget ersätts befintliga parkeringsplatser av bebyggelse, vilket påverkar bilburna besökare negativt i deras vardagsliv. Med många fler arbetsplatser här kommer det finnas fler som kan arbeta i allra bästa kollektivtrafikläge, vilket är värdefullt för många i deras vardag.

I dagsläget är villkoren för cyklisterna i området bristande med ogena cykelvägar och ont om utrymme. Planförslaget förbättrar förutsättningarna för cyklisterna genom separerade cykelfält och ett mer sammanhängande cykelstråk. Cykelstråket längs med Bergslagsgatan har potential att förbinda stadskärnan och Centralen med Gullbergsvass och knyta an till rörelsen bort mot Packhusplatsen och över den nya Hisingsbron. Dessutom föreslår planen cykelparkering och cykelservicecenter i anslutning till området.

Förutsättningarna för platsen att befolkas dygnet runt förbättras, något som är positivt för tryggheten såväl som för upplevelsen av en trivsam och livfull stadsmiljö. Den ökade tryggheten gör att fler kan våga cykla eller gå till hållplatserna även då det är mörkt och många har slutat arbeta. Bostäder bidrar med liv, ökad trygghet och sammanhållning.



Bergslagsbanans stationshus

Planförslaget möjliggör bostäder, men det finns ingen bestämmelse om att bostäder måste iordningställas. För att uppnå ökad trygghet och ett område som är livfullt fler tider på dygnet är det viktigt att det tillkommer även bostäder.

Med nya utrymmen för arbetsplatser och bostäder skapas förutsättningar för ett bredare vardagsliv. Mer folk som bor, arbetar och rör sig i området innebär i sin tur ett ökat behov av vardagsfunktioner såsom mataffärer, parker och förskolor. Detaljplanen möjliggör flera sådana funktioner, men fler kommer att behövas i närområdet.

Planförslaget innebär att Volviahallen kommer rivas. Idrottshallen utgör en viktig vardagsfunktion för närliggande skolor och föreningar som använder hallen. Med alla tillkommande boende och verksamma kommer behovet av idrottshall att öka snarare än minska. Om inte idrottshallen ersätts i ett annat läge kan förlusten få negativa konsekvenser för möjligheterna att utöva sport- och rekreationsaktiviteter i närområdet.

Identitet

I och med att Västlänksstationen placeras i anslutning till Göteborgs Centralstation bidrar den till en förstärkning av områdets befintliga identitet som kommunikationscentrum.

Inom själva planområdet ändras identiteten drastiskt i och med att platsen helt görs om. I nuläget är området norr om Nils Ericson Terminalen i första hand ett trafikrum med angöring för bilar samt väntplats för bussresenärer. Förslaget innebär att planområdet får ett mer stadsmässigt innehåll samt att det blir en mer självklar del av kommunikationscentrat Centralen. Men samtidigt som det norra området blir mer integrerat med resten av Centralstationen väntas det också få en mer framträdande och egenartad identitet. Planområdet går från att vara en baksida till en knutpunkt med fler publika och kommersiella funktioner än idag.

I och med att planområdet får ett rikare innehåll kommer också dess betydelse för människor öka. Det kan sannolikt innebära att området går från att vara något av en icke-plats till att bli en del av människors mentala kartor.

Den nya huvudgatan som ingår i planförslaget riskerar att bli en barriär som bryter den historiska kopplingen mellan Bergslagsbanans stationshus och fd Bergslagsparken. Här kan markbeläggning och annan utformning minska den barriäreffekten och någorlunda identitetsmässigt knyta samman parken med stationshuset.

Hälsa och säkerhet

Förbättringen av parken som detaljplanen medför ökar möjligheterna för vila och avkoppling inom planområdet. För väntande resenärer och arbetande i området kan en stunds vila ge positiva konsekvenser för hälsa och välbefinnande. Däremot täcker inte parken, som den är utformad i planförslaget, behovet av lugna gröna ytor för boende, arbetande eller andra som uppehåller sig i området under längre tider. De som kommer att ha sin vardag i området har långt till närmsta

	Nuläge	Planförslag	Konsekvenser
Sammanhållen stad	• Knutpunkt • Trafik, barriärer • Stomcykelnätet • Många gående • Dåligt kopplat gatunät • Svårorienterat	• Nytt gatunät • Nya byggrätter • Nya bostäder, arbetsplatser, centrumverksamheter • Huvudentré mot nya Hisingsbron/Gullbergsvass	• Mer urban miljö • Mer integrerad del av centrum • Entré dåligt kopplad mot centrum • Viktigt med aktiva fasader längs stråk
Samspel	• Besökare från stort geografiskt område • Anonym miljö, mångfald • Lågkvalitativa vistelsezoner utomhus • Saknas vistelsezoner för barn • Ungdomar möts på Nils Ericsonterminalen • Bergslagsparken är potential till vistelseyta	• Byggnader ersätter trafikområde • Nya bostäder, arbetsplatser, centrumverksamheter • Bergslagsparken som grönyta • Nytt torg vid huvudentrén	• Rikare stadsliv • Fler människor som rör sig • Parken värdefull grönyta, men bullerstörd och lokal-gata separerar parken från byggnader • Torgytan ny plats för samspel. Behöver innehålla stor mängd sittplatser för umgänge och vila.
Vardagsliv	• Resenärsfunktioner • Många arbetsplatser nära, inga bostäder • Saknas vardagslivsfunktioner • Brist på cykelparkering • Få aktiva fasader • Folktomt kvällstid • Volviahallen används av skolor	• Nya bostäder, arbetsplatser, centrumverksamheter • Färre parkeringsplatser • God kollektivtrafik • Volviahallen rivs	• Många arbetsplatser med mkt god kollektivtrafik • Fler människor och ökad trygghet • Viktigt med nya bostäder • Behövs vardagsfunktioner såsom mataffärer, parker och förskolor • Möjligheterna att utöva idrott inom planområdet försvinner och bör ersättas i annat läge
Identitet	• Kulturhistoriskt kommunikationscentrum • Första mötet med Göteborg • Kommersiell karaktär • Planområdet anonymt trafikområde • Bergslagsparken kulturhistorisk men bortglömd	• Trafikytan ersätts av station, byggnader, park och torg • Bergslagsgatan ny dragning, blir huvudgata	• Områdets identitet som kommunikationscentrum stärks • Platsens identitet går från trafik till resande och centrum • Mer en del av centrum • Från att få känna platsen till att bli en del i människors mentala karta • Bergslagsgatan skapar barriär mellan Bergslagsbanans stationshus och parken.
Hälsa och säkerhet	• Komplex trafiksituation • Buller • Föroreningar • Svårt för barn att ta sig runt själva • Svårt för funktionshindrade	• Trafikytan ersätts av station, byggnader, park och torg • Funktioner för många människor • Bergslagsparken ny grönyta	• Fotgängare prioriteras mer • Fler som vistas vid buller och föroreningar • Komplex trafiksituation, svår för barn och folk med nedsatt syn, hörsel eller rörelseförmåga • Bullerstörd park

Ifylld matris med det viktigaste om nulägesbeskrivningen, planförslaget och dess konsekvenser.

kvalitativa grönområde, vilket kan inverka negativt på hälsan. Med den hårda trafikmiljön och järnvägen som ligger alldeles nära behövs fler, men framförallt större och lugnare grönytor i närområdet. Detta särskilt för att säkra en god boendemiljö för tillkommande bostäder. För att säkra en god boendemiljö inom planområdet föreskriver planen gröna/infiltrerande takytor som kan utnyttjas som lugnare, mer privata utomhusmiljöer. Frågan om tillgång på grönområden är dock något som måste behandlas på ett mer övergripande plan, i planeringen av den nya stadsdelen och Centralen-området i stort.

Planförslaget medför en ökning av bilfria ytor och stråk i området norr om Centralstationen och en mer fotgängarvänlig miljö. Med de nya bilfria ytorna skapas fler säkra rum där barn och ungdomar får större rörelsefrihet. Insatser som stärker promenadvänligheten i staden är allmänt positiva ur folkhälsoperspektiv, både för barn och vuxna.

Att planområdet blir mer fotgängarvänligt innebär inte att trafiken i området väntas minska, snarare tvärtom. I och med införandet av en ny huvudgata i kombination med den angöringsplats som tillkommer i samband med stationsetableringen väntas det totala trafikflödet öka. Detta samtidigt som mängden fotgängare och cyklister också väntas öka. Effekten blir en mer komplex trafiksituation, vilket kan vara svårt för barn och folk med nedsatt syn, hörsel eller rörelseförmåga. Olika grupper ställer olika typer av krav vilket ibland försvårar möjligheterna att hitta lämpliga lösningar. För människor med funktionsnedsättningar är det viktigt med tydlighet i avskilnad mellan bilytor och trottoarer, släta ytor osv. Lösningar som gångfartsgator, *shared space* eller andra typer av signalerande markbeläggning kan vara mycket positiva ur allmän synpunkt men mindre lämpliga för exempelvis människor med synskador.

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Planområdet har idag ett ensidigt innehåll med få funktioner som bidrar till folkliv och trygghet. Det saknas attraktiva vistelseytor för lek och avkoppling såväl som funktioner för ett bredare vardagsliv. Platsen är svårorienterad med otydliga stråk och kopplingar för fotgängare och cyklister. Planförslaget medför stora positiva konsekvenser, där platsen går från att vara storskalig trafikyta till att mer bli en del av stadskärnan.

Området kan gå från att vara en baksida till att få en ny identitet som en integrerad del av stadskärnan och en ny front mot Gullbergsvass och Hisingen. En realisering av detaljplanen skulle medföra ett tillskott av kvalitativa friyor för vila och samspel. Det gäller dels torgytan utanför Västlänkens huvudentré och dels Bergslagsparken som får en mer central funktion. Lokalgatan längs med parkens södra sida minskar dock parkens potentiella vistelsevärden. Bergslagsparkens förutsättningar att bli en attraktiv vistelseyta skulle stärkas om trafiken tas bort eller begränsas. Gamla träd och byggnader bör bevaras i möjligaste mån för att tillvarata platsens historiska identitet.

För att miljön ska bli attraktiv och trygg bör man planera för parallella funktioner där resenärsändamål kan samverka med ett bredare vardagsliv. Omvandlingen som planförslaget innebär förstärker behovet av ett säkert trafikrum där fotgängare, cyklister och motordrivna fordon kan samsas. Samtidigt väntas bil- och kollektivtrafiken i området öka med en mer komplex trafiksituation som följd. För barnens säkerhet är det viktigt att hålla nere hastighetsgränserna i området och skapa tydliga gränser mellan friyor och vägar.

Rekommendationer

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

- ▶ Entréer och aktiva fasader i fler riktningar, mot Bergslagsparken, torget och korsningar.
- ▶ Ta bort lokalgata längs parkens södra sida, alternativt utforma för minimal trafik.
- ▶ Bullerreducering i parken.
- ▶ Flytta ventilationsschaktet så det inte bryter kontakten mellan torget och Bergslagsparken.
- ▶ Gott om sittplatser på torget och i parken, särskilt icke-kommersiella platser.
- ▶ Prioritera fotgängare och håll nere hastigheter.

Stråk

- Fotgängare och cyklister prioriteras högre än idag, även om området även fortsättningsvis har mycket biltrafik. Den komplexa trafiksituationen kan försvåra för barn och personer med funktionsnedsättning. Huvudentrén knyter an bra mot Gullbergsvass och Hisingsbron, men sämre mot centrum.

Rekommendationer:

- ▶ Tydliggör ett offentligt stråk mot Nordstan och Drottningtorget
- ▶ Prioritera fotgängare och håll nere hastigheter.

Grönytor

Bergslagsparken har potential att bli en vistelseyta med goda sociala värden. Den är ett viktigt tillskott i det trafikdominerade området. Men parken blir bullerstörd och ligger inringar av trafik.

Rekommendationer:

- ▶ Ingen lokalgata längs parkens södra sida.
- ▶ Entréer och aktiva fasader mot parken.
- ▶ Bullerreducera parken.

Torg

Torget kan bli en yta där folk träffas och stannar till en stund mellan bytena.

Rekommendationer:

- ▶ Plats att stanna och titta, stå och sitta.
- ▶ Entréer och aktiva fasader mot torget.
- ▶ Uteservering, men också icke-kommersiella ytor och sittplatser.
- ▶ Minimera ventilationens barriäreffekt mellan torget och parken

Bebyggelse

Den nya bebyggelsen innebär fler människor i rörelse, att området blir mer som en del av centrum och att identiteten som knutpunkt stärks.

Rekommendationer:

- ▶ Entréer och aktiva fasader mot parken, torget och viktiga korsningar.
- ▶ Se till att det blir både bostäder, arbetsplatser och utåtriktade verksamheter.

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.

