



# STADSLIVSANALYS FÖR VÄSTLÄNKEN





# INNEHÅLL

---

Sammanfattning.....	4
<b>1. INLEDNING.....</b>	<b>5</b>
Bakgrund och syfte.....	6
Tidigare utredningar .....	8
<b>2. VÄSTLÄNKEN VID CENTRALEN.....</b>	<b>9</b>
Idag - Stråk och mötesplatser .....	10
År 2035 - Stadsmiljö .....	11
År 2035 - Uppgångarnas orienterbarhet.....	12
Idag och år 2035 - Tillgänglighet i gatunätet .....	13
Rekommendationer för Centralen.....	14
Planlaboration.....	15
<b>3. VÄSTLÄNKEN VID HAGA .....</b>	<b>16</b>
Idag - Stråk och mötesplatser .....	17
År 2035 - Gångflödesanalys .....	18
Idag - Stadsmiljö.....	19
År 2035 - Uppgångarnas orienterbarhet.....	20
Idag och år 2035 - Tillgänglighet i gatunätet .....	21
Rekommendationer för Haga.....	22
Planlaboration.....	23

<b>4. VÄSTLÄNKEN VID KORSVÄGEN .....</b>	<b>24</b>
Idag - Stråk och mötesplatser .....	25
Idag - Stadsmiljö.....	26
År 2035 - Stadsmiljö .....	27
År 2035 - Uppgångarnas orienterbarhet.....	28
Idag och år 2035 - Tillgänglighet i gatunätet .....	29
Rekommendationer för Korsvägen.....	30
Planlaboration.....	32
<b>5. GENERELLA REKOMMENDATIONER .....</b>	<b>33</b>
Åtta rekommendationer för ökat stadsliv.....	34
Referenser .....	35

## MEDVERKANDE

Tobias Nordström, Spacescape (uppdragsansvarig)  
Staffan Swartz, Spacescape  
Malin Dalheim, Spacescape  
Anders Jurin, White arkitekter  
Joachim Karlgren, Trivector

# SAMMANFATTNING

---

Stadsmiljöerna kring de framtida Västlänkstationerna utmärks idag av en trafikdominerad utformning och ett läge just utanför den sammanhängande täta staden. Med Västlänksprojektet ges förutsättningar att skapa mer livfulla stadsmiljöer och med tillkommande förtätning och nya gatustråk även utvidga den sammanhängande täta staden. Men för detta krävs en medveten stadsrumsutformning som ger utrymme och trafikprioritering för gående, cyklister och människor som vistas på platsen, aktiva kanter längs bebyggelsen och korta avstånd mellan gena stråk i anslutning till platserna.

Med stöd av Spacescapes och Göteborgs stads tidigare utredningar "Stadslivet i centrala Göteborg" och "Göteborgs stadslivsnät" har en analys och stadsrumsrekommendationer för de tre Västlänkstationerna tagits fram i nära samarbete mellan Spacescape, Trivector traffic och White arkitekter.

Stadsrumsrekommendationerna baseras bl.a på analysen av nuvarande användning av platserna, vilka kvaliteter och brister som den befintliga stadsmiljön har och tillgängligheten till Västlänkstationernas uppgångar i ett 2035 års-perspektiv. Målsättningen har varit att skapa trygga och tillgängliga mötesplatser kring Västlänken.

Med denna målsättning till grund har de tre olika stadsmiljöerna påfallande många brister. De trafikdominerade stadsmiljöerna har oftast långa avstånd mellan korsningarna, vilket gör dem mindre

framkomliga för gående. I stadsmiljöerna finns också ett stort inslag av mindre använda och överblickbara gångstråk. Det gör att många av rummen kan upplevas otrygga. Då platserna idag har få aktiva kanter, i form av exempelvis lokaler i gatuplan är miljöerna många gånger heller inga målpunkter i sig, utan framstår som mer renodlade transportrum.

Stadsrumsrekommendationerna är tänkta att summera analysen samtidigt som de ger konkreta utformningsförslag för mer gång- och vistelsevänliga stadsmiljöer kring Västlänken. Dessa kan både användas till stöd för det fortsatta detaljplanarbetet och det kommande gestaltungsprogrammet.

Vid sidan av dessa har också en sammanfattande lista på generella rekommendationer till stöd för det överordnade kvalitetsprogrammet tagits fram.

## GENERELLA REKOMMENDATIONER

- 1. Bättre tillgänglighet i gatunätet genom ett mer finmaskigt gång- och cykelnät**
- 2. Mer gång- och cykelvänliga stråk genom tillräckligt utrymme för trottoarer och cykelbanor, trafikprioritering och aktiva kanter**
- 3. Effektiva bytespunkter genom korta och överblickbara passager mellan uppgångarna, kollektivtrafiken och viktiga gatustråk**
- 4. Tillräckligt med utrymme framför Västlänkens uppgångar i stadsmiljön**
- 5. Utforma stadsmiljön kring västlänken som ett finrum för stadslivet**
- 6. Ta tillvara sollägen och minska risken för blåshål**
- 8. Förtäta i uppgångarnas närhet för en hållbar utbyggnad av göteborg och ökat stadsliv kring stationerna**
- 9. Använd torgen för tillfälliga aktiviteter kopplade till omgivande verksamheter**

# 1. INLEDNING

# BAKGRUND OCH SYFTE

---

## BAKGRUND

Stadsbyggnadskontoret tar nu fram detaljplaner för Västlänkens stationer vid Göteborgs central, Haga och Korsvägen. I samband med detta arbete behövs en komplettering av den tidigare utredningen ”Stadslivet i centrala Göteborg”. Detta för att ge ökad kunskap om stadslivet kring stationsmiljöerna idag men också riktlinjer för hur stadsmiljön bör utformas för att understöda ett rikt stadsliv. Utredningen om stadsliv kan också utgöra underlag till kommande barn- och socialkonsekvensbeskrivning.

Lokaliseringen av Västlänkstationerna till den sammanhållna täta stadens ytterkant innebär stora utmaningar då stadsmiljön i dessa delar har stora brister från ett stadslivsperspektiv. Samtidigt kan arbetet med att skapa en mer attraktiv stadsmiljö kring Västlänkens uppgångar också ses i skenet av en större stadsutvidning av centrala Göteborg, där även ny bebyggelse för att förtäta i kollektivtrafiken nära läge och en omprioritering mellan gående, cyklister och bilar kan bli aktuell.

## SYFTE

Den fördjupade stadslivsanalysen för de tre olika stationsområdena ska bidra med kunskap om nuvarande stadsliv och stadsmiljö samt ge rekommendationer för att utveckla tillgängligheten, tryggheten och vistelsevärdena kring framtida uppgångar.

---

### KARTA: UPPGÅNGARNAS LÄGE I DAGENS STAD

Rumsintegration



Täthet



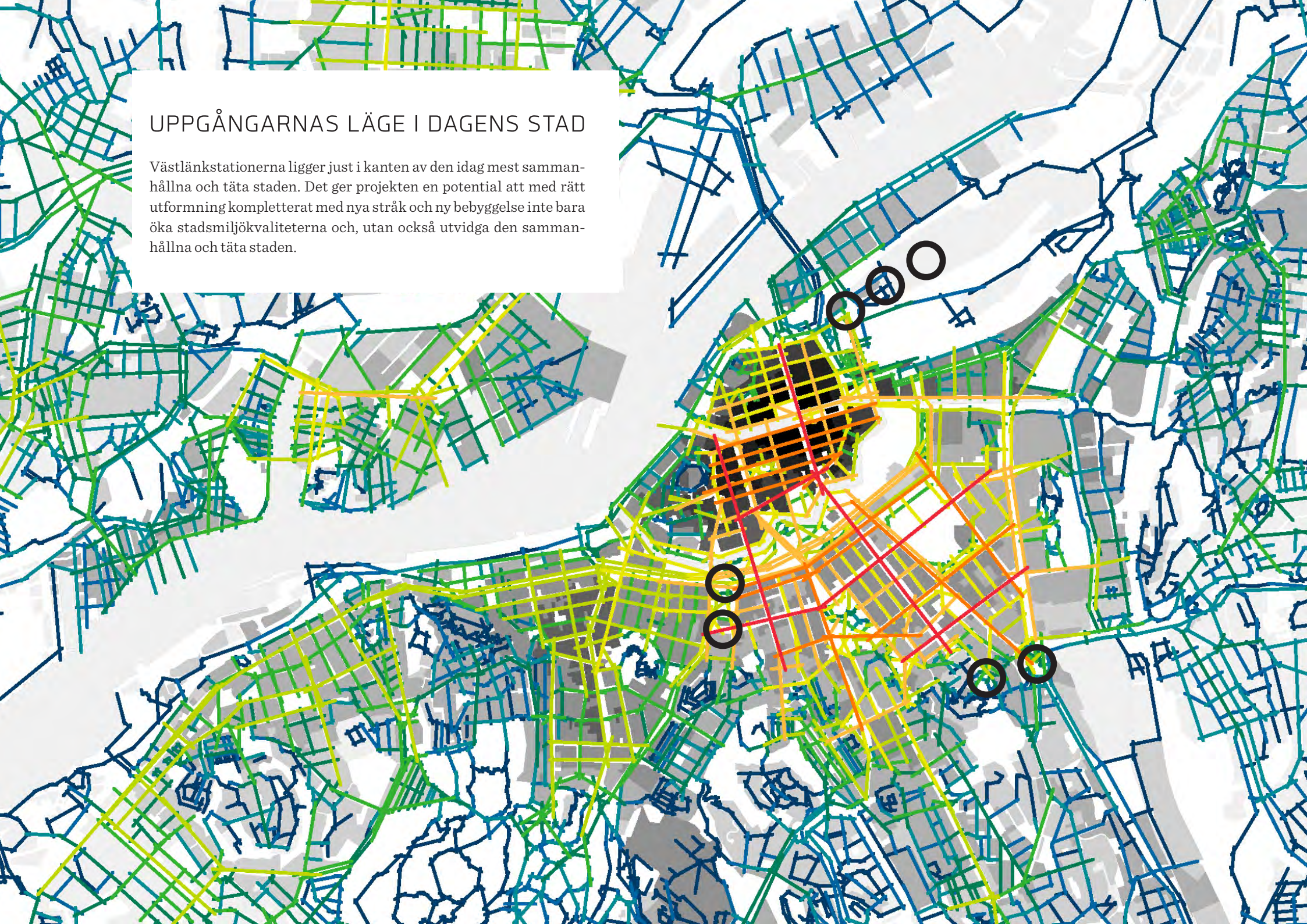
Låg

Hög



## UPPGÅNGARNAS LÄGE I DAGENS STAD

Västlänkstationerna ligger just i kanten av den idag mest sammanhållna och täta staden. Det ger projekten en potential att med rätt utformning kompletterat med nya stråk och ny bebyggelse inte bara öka stadsmiljökvaliteterna och, utan också utvidga den sammanhållna och täta staden.





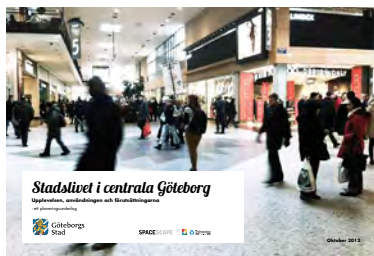
# TIDIGARE UTREDNINGAR

---

Som underlag till framtagna rekommendationer används här Spacescapes tidigare utredningar åt Göteborgs stad: "Stadslivnätet i Centrala Göteborg" och "Göteborgs stadslivsnät."

## STADSLIVET I CENTRALA GÖTEBORG

I denna utredning har de grundläggande förutsättningarna för vad som skapar stadsliv i centrala Göteborg undersökts. Analysen består av tre delar, en undersökning av upplevda stadslivskvaliteter, en observation av stadsliv idag och en stadsrumsanalys för att undersöka de grundläggande sambanden mellan stadsmiljö och stadsliv. Utredningen har även summerats i ett antal rekommendationer för vidareutveckling av stadslivet i centrala Göteborg. Dessa ligger också till grund för rekommendationerna i denna utredning.



Spacescape/Trivector/PPS 2012

## GÖTEBORGS STADSLIVSNÄT

För att konkretisera hur Göteborg som helhet kan utvecklas till en mer sammanhållen och gångvänlig stad fick Spacescape i uppdrag av Trafikkontoret att identifiera ett stadslivsnät och dess utvecklingspotential. Stadslivsnätet bygger på gena stråk mellan stadsdelar och målpunkter (såsom Västlänken), med potential att utgöra naturliga stråk för gående. Längs dessa bör utrymmet och trafikprioriteringen för gående och cyklisterna vara tillräckligt och omgivande fasader aktiva. Dessa stadsmiljöskvaliteter bör i synnerhet vara vägledande för stadsmiljön kring Västlänken.



Spacescape 2013





# 1. VÄSTLÄNKEN VID CENTRALEN







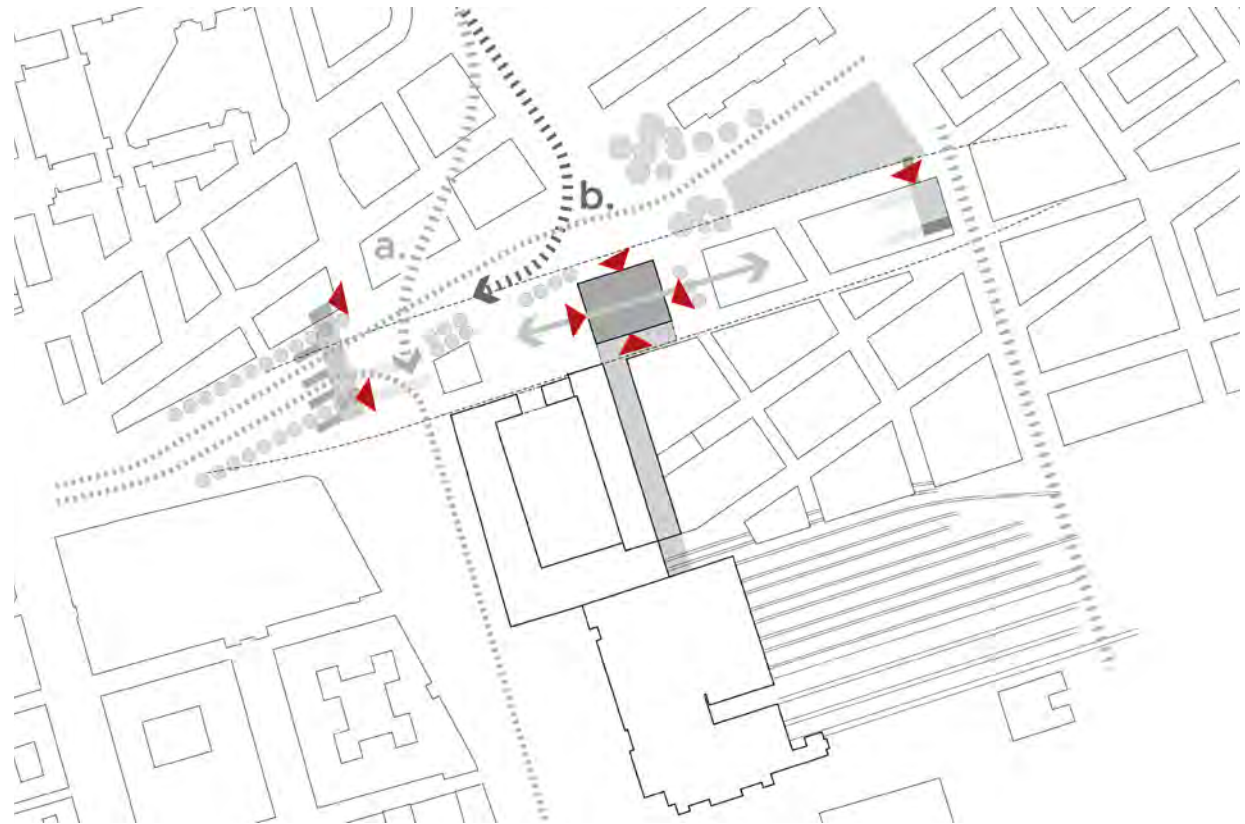
# ÅR 2035 - STADSMILJÖ

Stadsmiljön kring Centralen 2035 förväntas ändras så radikalt att en närmare analys av stadsmiljön idag inte har bedömts viktig som ett underlag för rekommendationer till 2035.

Till 2035 förväntas en helt ny stadsdel växa fram kring Centralen som integrerar Västlänkens alla entréer i ett helt nytt gatunät. Denna stadsdel kan på sikt också bli en viktig länk mellan nuvarande stadskärna och vidare stadsutveckling på Gullbergsvass.

Då planeringen av den nya stadsdelen fortfarande befinner sig i ett tidigt skede görs här ingen närmare analys av stadsmiljön, då ett underlag för en sådan analys saknas. Istället fokuserar stadslivsanalysen på Västlänksuppgångarnas läge i staden, i förhållande till det nya gatunät som föreslås i Metros skissförslag. En analys har också som tidigare visats analyserat den nya stadsdelens tillgänglighet i gatunätet.

För rekommendationer angående stadsmiljön kring Västlänkens uppgångar i Centralenområdet har Spacescapes tidigare utredning om Region City åt Jernhusen använts, samt de generella rekommendationer som denna utredning resulterat i.



ANALYSERAT SKISSFÖRSLAG 130918 (METRO ARKITEKTER)

# ÅR 2035 - UPPGÅNGARNAS ORIENTERBARHET

## RESULTAT

• Plananalysen av orienterbarhet till uppgångarna i gatunätet visar att uppgångarna i de allra flesta fall nås inom en riktningsförändring i stadsområdet. Lokalt är överblickbarheten god. Denna skulle stärkas ytterligare med en uppgång mot Bangårdsviadukten.

## 2035 - ORIENTERBARHET



För att mäta orienterbarhet har en sk Point depth-analys utförts där färgerna representerar antalet riktningsförändringar bort från Västlänkens uppgångar. De svarta punkterna markerar var entréerna finns i analyserade planskisser.

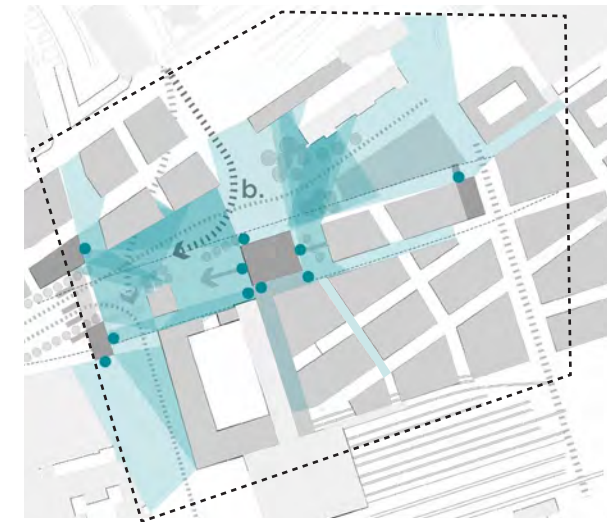
### KARTA: ORIENTERBARHET FRÅN ENTRÉ

Få riktningsförändringar



Många riktningsförändringar

## 2035 - ÖVERBLICKBARHET



### KARTA: UPPGÅNGARNAS ÖVERBLICKBARHET I NÄRMILJÖN

■ Synfält från uppgång



# IDAG OCH ÅR 2035 - TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

## RESULTAT

- De omfattande trafikbarriärerna skapar idag en tydlig baksida norr och öster om Centralen.
- Nils Ericssonsgatan har trots sitt geografiskt centrala läge i stadsdelen en mycket låg tillgänglighet i gatunätet. Detta beror på den ogena dragningen och den svaga kontakten med omgivande mer tillgängliga stadsrum.
- Den geografiska närheten till innerstaden innebär en stor potential i att knyta samman området kring Centralstationen med staden. För det krävs ett finmaskigt och gent gatunät.
- Med planförslaget för 2035 skapas en helt ny stadsdel kring Centralstationen. Plananalysen visar att samtliga uppgångar blir väl uppkopplade och hamnar i centrala lägen.
- För att nå lika hög tillgänglighet i gatunätet som de omgivande centrala stråken skulle ytterligare åtgärder i gatunätet behövas.

## IDAG



Tillgänglighet i gatunätet mäts här med hjälp av en s.k rumsintegrationsanalys där varje linje representerar en siktlinje längs gatunätet och där tillgängligheten mäts i hur många antalet linjer som nås inom sex riktningförändringar från varje linje.

## 2035



För att analysera hur tillgängligheten i gatunätet förändras kring Västlänkens uppgångar har de nya planerna infogats i modellen.

## KARTA: TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

Hög integration



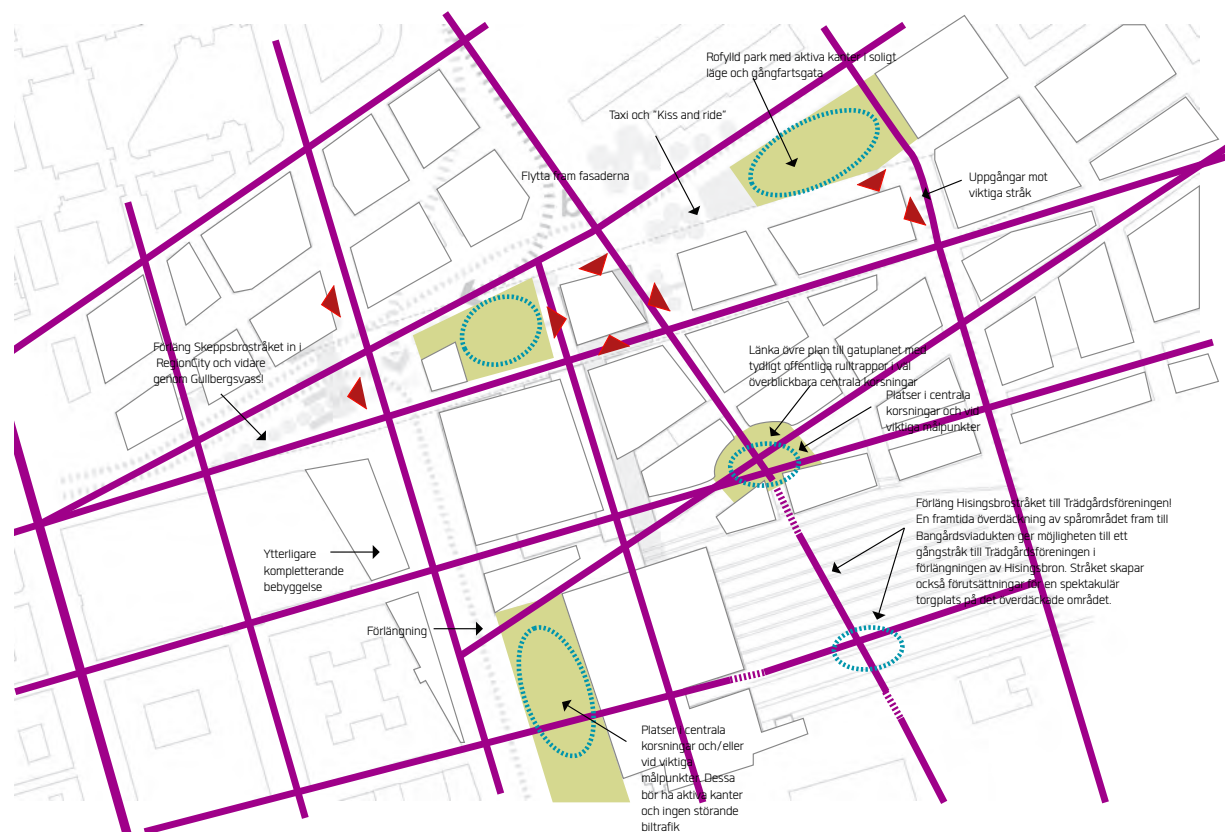
Låg integration

# REKOMMENDATIONER FÖR CENTRALEN

Rekommendationerna för Centralen fokuserar på gatunätets kontinuitet mellan den befintliga innerstaden, Centralenområdet och vidare till Gullbergsvass. Kontinuiteten bör vara en överordnad rumslig strategi för stadsdelen men innebär också en potentiellt sett mer tillgänglig Västlänksstation.

## ÖVERGRIPANDE UTFORMNINGÅTGÄRDER

- Finmaskigt och gent gatunät, ett stadslivsnät skapar en kontinuerlig förlängning av innerstaden och kopplar upp Västlänken mot staden. Längs detta bör utrymmet för gående och cyklister vara gott, bebyggelsen ha aktiva kanter och trafikprioritering i högsta möjliga grad prioritera gående och cyklister.
- Platser i centrala korsningar och/eller vid viktiga målpunkter. Dessa bör ha aktiva kanter och ingen störande biltrafik
- Uppgångar vänds mot viktiga stråk



FÖRSLAG PÅ SAMMANHÄNGANDE GATUNÄT OCH STRATEGISKA LÄGEN FÖR NYA PLATSER



# PLANLABORATION

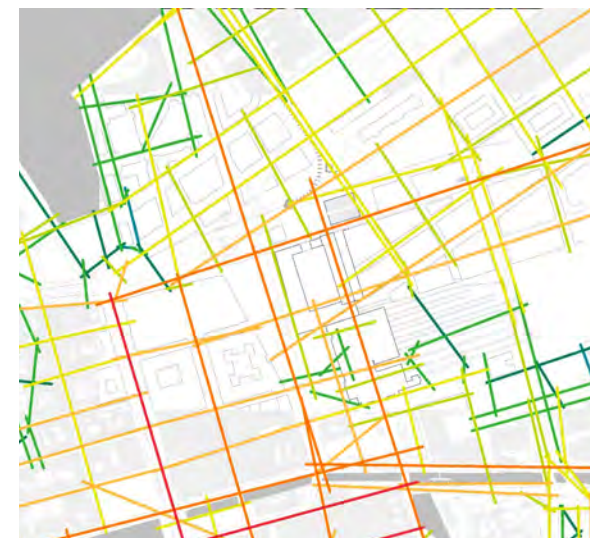
## RESULTAT

- Planlaborationen visar på en ökad kontinuitet i gatunätet. De potentiellt sett viktigaste stråken för att integrera Centralenområdet i staden är en möjlig förlängning av Spannmålgatan och Sankt Eriksgatan österut. Även Bangårdsviadukten bör ses som en viktig gatulänk i såväl gång- och cykelnätet.

## CENTRALEN 2035



## REKOMMENDATIONSSKISS



Tillgänglighet i gatunätet mäts här med hjälp av en s.k rumsintegrationsanalys där varje linje representerar en siktilinje längs gatunätet och där tillgängligheten mäts i hur många antalet linjer som nås inom sex riktningförändringar från varje linje.

### KARTA: TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

Hög integration



Låg integration





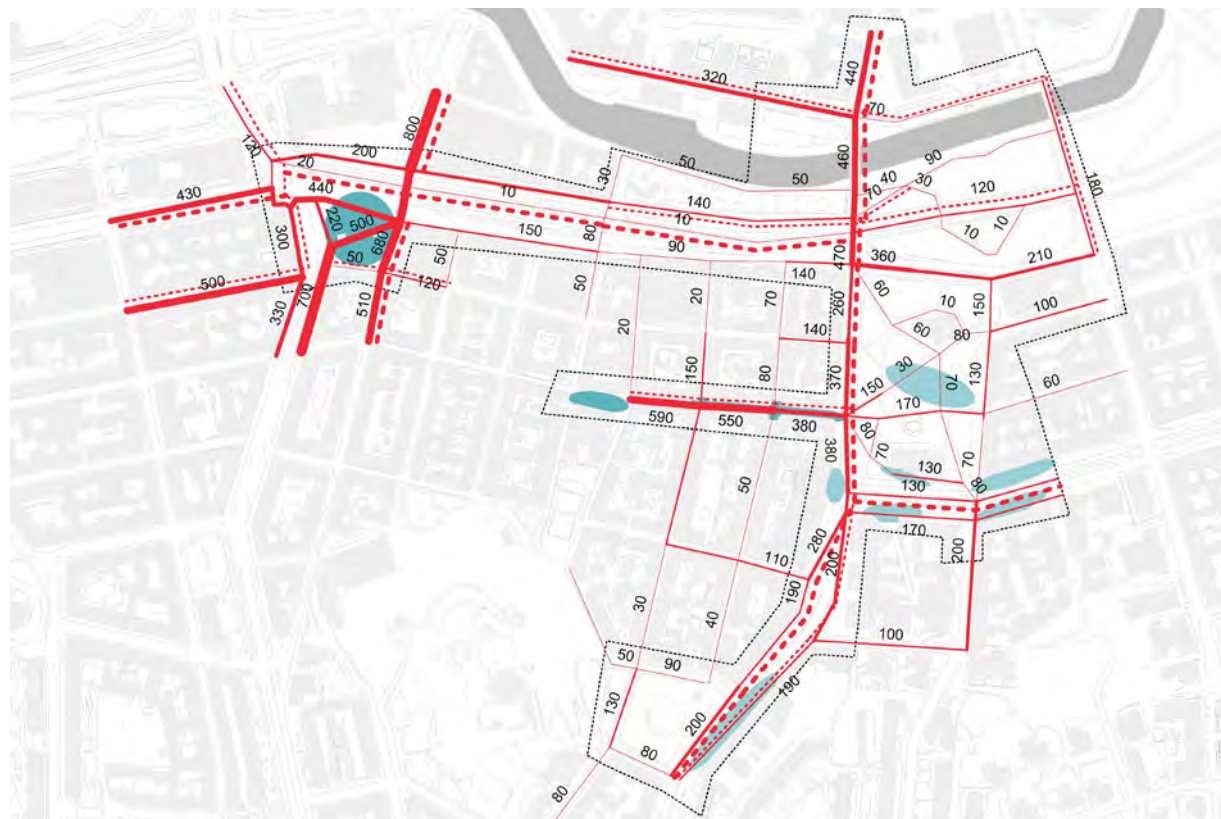
## 2. VÄSTLÄNKEN VID HAGA



# IDAG - STRÅK OCH MÖTESPLATSER

## RESULTAT

- Störst gångflöde kring den framtida Västlänken finns mellan nuvarande hållplats och över bron till Rosenlund.
- Sprängkullsgatan-Hvitfeldtsplatsen är dessutom ett betydelsefullt cykelstråk. I snitt har detta stråk fler cyklister än Allén.
- Ansamlingar av vistelse uppstår här utanför större entréer, vid hållplatser och även längs gator med utservering. Större ansamlingar av människor finns bara på Järntorget.
- Parkerna är idag mycket olika använda för vistelse i området. Den inre delen av Hagaparken är välanvänd, i synnerhet lekplatsen. Övriga parkytor är idag mycket oanvända, även om den del av Kungsparken som sluttar ner mot vallgraven är en populär vistelseyta sommartid när solen skiner. Detta kan bero på att en stor del av parkytan har en mycket låg tillgänglighet på grund av de många barriärerna och den trafikstörda miljön.
- Generellt kan också strandpromenaderna sägas vara oanvända, såväl i parken som längs Pustervikskajen och Sahlgrensgatan, nedanför Pedagogen.



KARTA: GÅNGFLÖDE OCH VISTELSE

- Gångflöde (i snitt en tors/lörd i okt kl 08-09, 12-13, 16-17, 20-21)
- ▤ Cykelflöde mellan 100-300 (samma snitt som ovan)
- ⋯ Cykelflöde mellan 30-99 (samma snitt som ovan)

- Platser med mycket vistelse (tors/lörd i okt kl 09-10, 11-12, 14-15, 18-19)
  - Platser med vistelse (samma som ovan)
- Vistelse i form av väntan vid hållplatser är inte medräknad.





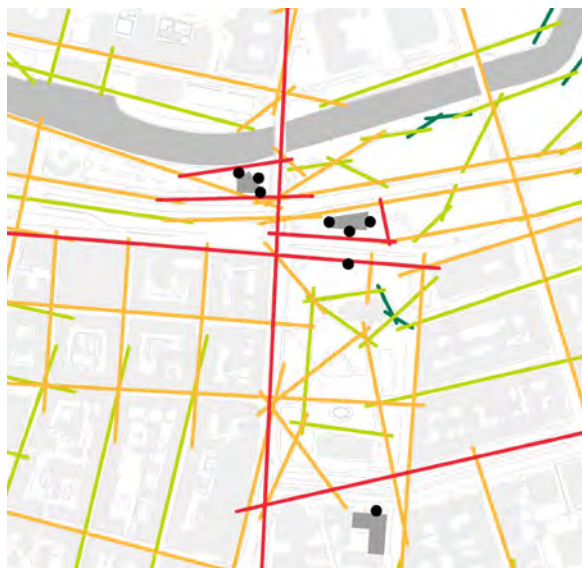


# ÅR 2035 - UPPGÅNGARNAS ORIENTERBARHET

## RESULTAT

- Tillsammans ger uppgångarnas läge grovt sett Station Haga en god tillgänglighet i gatunätet.
- Sett till den lokala överblickbarheten så innebär dock uppgångens frånskjutna läge från Sprängskullsgatan ett kortare synfält i nord-sydlig riktning.

## 2035 - UPPGÅNGARNAS TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET



För att mäta orienterbarhet har en sk Point depth-analys utförts där färgerna representerar antalet riktningsförändringar bort från Västlänkens uppgångar. De svarta punkterna markerar var entréerna finns i analyserade planskisser.

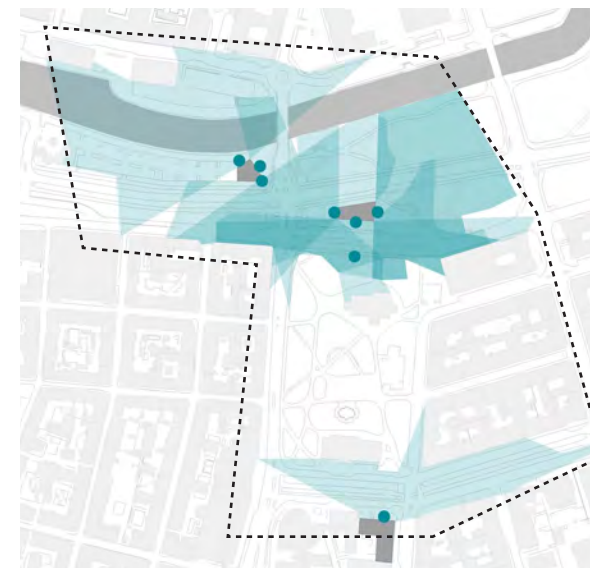
### KARTA: ORIENTERBARHET FRÅN ENTRÉ

Få riktningsförändringar



Många riktningsförändringar

## 2035 - UPPGÅNGARNAS ÖVERBLICKBARHET



Uppgångarnas överblickbarhet i närmiljön har visualiserats genom transparenta synfält från entréerna. De ytor där synfält från flera entréer överlappar varandra blir därmed mörkare.

### KARTA: UPPGÅNGARNAS ÖVERBLICKBARHET I NÄRMILJÖN

Synfält från uppgång



# IDAG OCH ÅR 2035 - TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

## RUBRIK

Liggande skissförslag innebär ingen betydande skillnad för tillgängligheten i gatunätet.

## IDAG



Tillgänglighet i gatunätet mäts här med hjälp av en sk rumsintegrationsanalys där varje linje representerar en siktlinje längs gatunätet och där tillgängligheten mäts i hur många antalet linjer som nås inom sex riktningförändringar från varje linje.

## 2035



För att analysera hur tillgängligheten i gatunätet förändras kring Västlänkens uppgångar har de nya planerna infogats i modellen.

## KARTA: TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

Hög integration



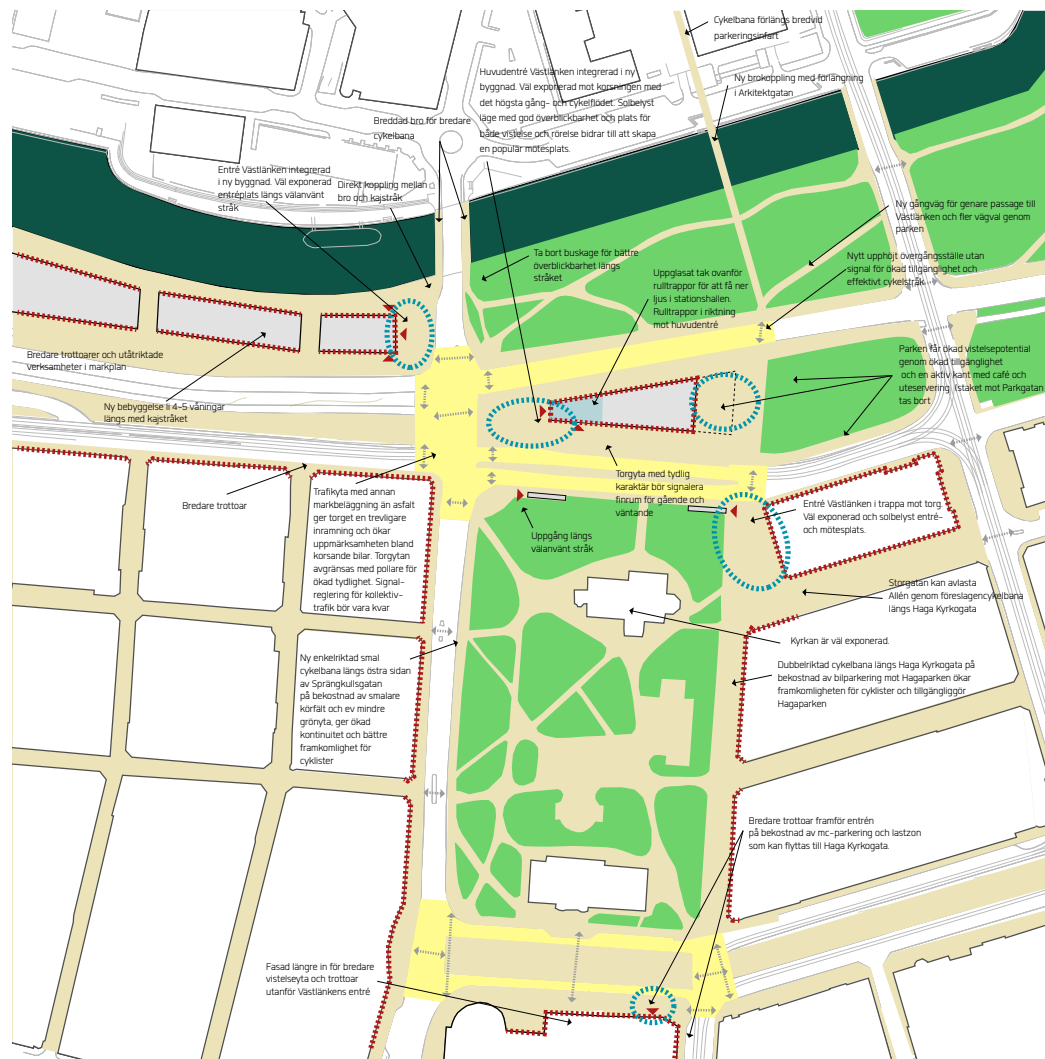
Låg integration

# REKOMMENDATIONER FÖR HAGA

Rekommendationerna för Haga avser att lyfta platsen från en trafikdominerad baksida till en tillgängligare, tryggare plats med ökade förutsättningar att fungera som mötesplats i staden.

## ÖVERGRIPANDE UTFORMNINGSAÅTGÄRDER

- En torgyta kring uppgången och en trafikyta kring denna med annan markbeläggning än asfalt där gående är prioriterade samt en renodlad parkyta med uteservering i kanten mot torget, kan tillsammans öka såväl vistelsepotentialen och mångfalden av möjliga vistelsevärden i uppgångens närmaste stadsmiljö. För att inrymma många olika funktioner på liten yta bör gränserna vara tydliga mellan trafik-, torg- och parkyta.
- Nytt gång- och cykelstråk mellan Haga Kyrkogata - Arkitektgatan avlastar korsningen Parkgatan - Sprängkullsgatan, ökar tillgängligheten i gatunätet generellt genom en mindre maskvidd och minskar de omgivande parkytornas avskildhet.
- Uppgångar längs Sprängkullsgatan norr och söder om Nya Allén ger god tillgänglighet mot centralt och välanvänt stadslivsstråk. Uppgång mot plats framför Smyrnakyrkan ger tillgänglighet mot ett nytt potentiellt stadslivsstråk.
- I stadsmiljön finns utbyggnadspotential som bör utnyttjas för att öka den informella övervakningen och bygga ut staden i kollektivtrafiknära lägen.



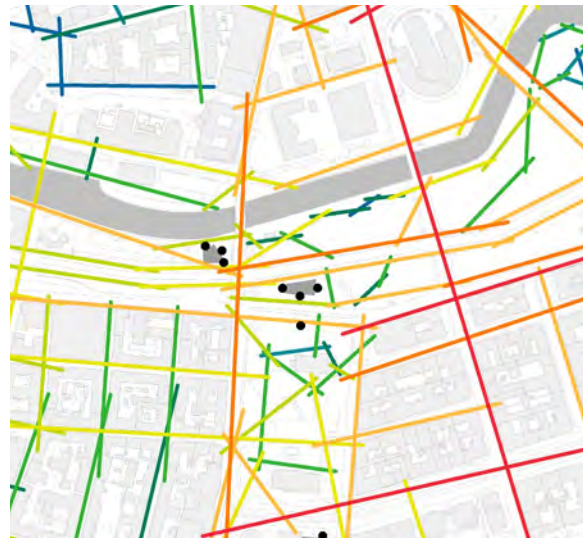


# PLANLABORATION

## RESULTAT

- Idag utgör staketet längs Kungsparken en tydlig barriär.
- De inre delarna av Kungsparken är också mycket otillgängliga och har därmed en liten användningspotential till vardags.
- Långa avstånd mellan korsningar leder till ett mindre gent nät för gående.
- Planlaborationen visar på hur ett nytt centralt stråk i staden kan skapas i Västlänkens absoluta närhet.

## HAGA ÅR 2035



## REKOMMENDATIONSSKISS



Tillgänglighet i gatunätet mäts här med hjälp av en s.k rumsintegrationsanalys där varje linje representerar en sikttlinje längs gatunätet och där tillgängligheten mäts i hur många antalet linjer som nås inom sex riktningförändringar från varje linje.

## KARTA: TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

Hög integration



Låg integration



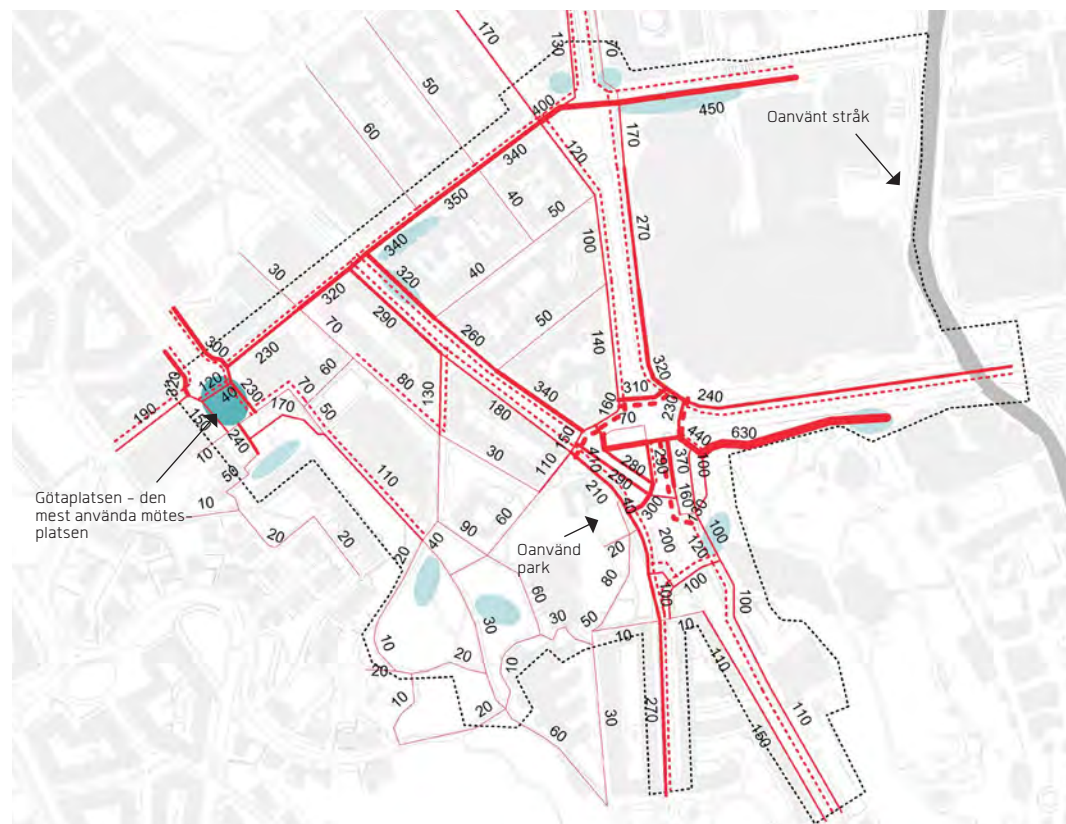
# 3. VÄSTLÄNKEN VID KORSVÄGEN



# IDAG - STRÅK OCH MÖTESPLATSER

## RESULTAT

- Snittflödet per timme som passerar Korsvägen en vardag är ca 2 000 gående. Det gör platsen till en av de mest använda platserna i centrala Göteborg.
- Gångflödet vid Korsvägen är utspritt på många olika passager över och vid sidan av platsen. Det mest använda stråket i snitt är gångstråket mot Liseberg längs Örgrytevägen. I övrigt är gångflödena relativt jämnt fördelade på omgivande gator. Flödena rakt västerut är dock mycket små. Vid rusningstid framträder trappan upp till Johannebergsgatan som ett mer frekvent gångstråk.
- Flödena kring Humanisten och ner till Avenyn samt de olika gångstråken ner till Korsvägen är idag inte särskilt höga, utslaget över dygnet.
- På Korsvägen ansamlas under den observerade perioden stora mängder människor i samband med kollektivtrafiken. Men vid sidan av denna vistelse finns få platser i Korsvägens omedelbara omgivning som fungerar som naturliga träffpunkter. Till vardags framträder exempelvis inte entrén till Svenska mässan som en mötesplats. Däremot förefaller entrén till Universeum och den tillhörande lekplatsen attrahera vistelse.
- Korsvägen förefaller vara en viktig knutpunkt i cykelnätet med betydande cykelflöden från fem olika håll.



KARTA: GÅNGFLÖDE OCH VISTELSE

- Gångflöde (i snitt en tors/lörd i okt kl 08-09, 12-13, 16-17, 20-21)
- ▨▨▨▨ Cykelflöde mellan 100-300 (samma snitt som ovan)
- ▨▨▨▨ Cykelflöde mellan 30-99 (samma snitt som ovan)
- Platser med mycket vistelse (tors/lörd i okt kl 09-10, 11-12, 14-15, 18-19)
- Platser med vistelse (samma som ovan)
- Vistelse i form av väntan vid hållplatser är inte medräknad.

# IDAG - STADSMILJÖ

## RESULTAT

Analysen av dagens stadsmiljö kring Korsvägen visar på en plats där trafiken tydligt har begränsat platsens stadslivspotential och där bebyggelsen i liten grad samspelar med det offentliga rummet. Korsvägen är en isolerad ö där i princip all vistelse är relaterad till dess funktion som knutpunkt. Vid sidan av att vänta på bussen eller spårvagnen finns begränsade vistelsekvaliteter kring Korsvägen. Ett undantag är dock Universeum som med uteserveringen och lekplats bidrar till ett stadsliv.

- Stora avstånd mellan korsningar skapar ett gångnät med stora avstånd, ogena passager och dålig kontakt mellan gatornas fasader. Tillsammans med platsens få men besöksintensiva entréer ges platsen en tydlig storskalig karaktär.

- Vistelseytorna kring Korsvägen kännetecknas till stor del av en svag vistelsepotential utifrån platsernas gränssnitt mot en trafikdominerad trafikmiljö och från de naturliga stadslivsstråken mer avskilda lägen. Vid sidan av ett fåtal mycket besöksintensiva entréer, som Svenska mässan och Universeum, saknas en entréthet längs stråken.



KARTA: STADSMILJÖ





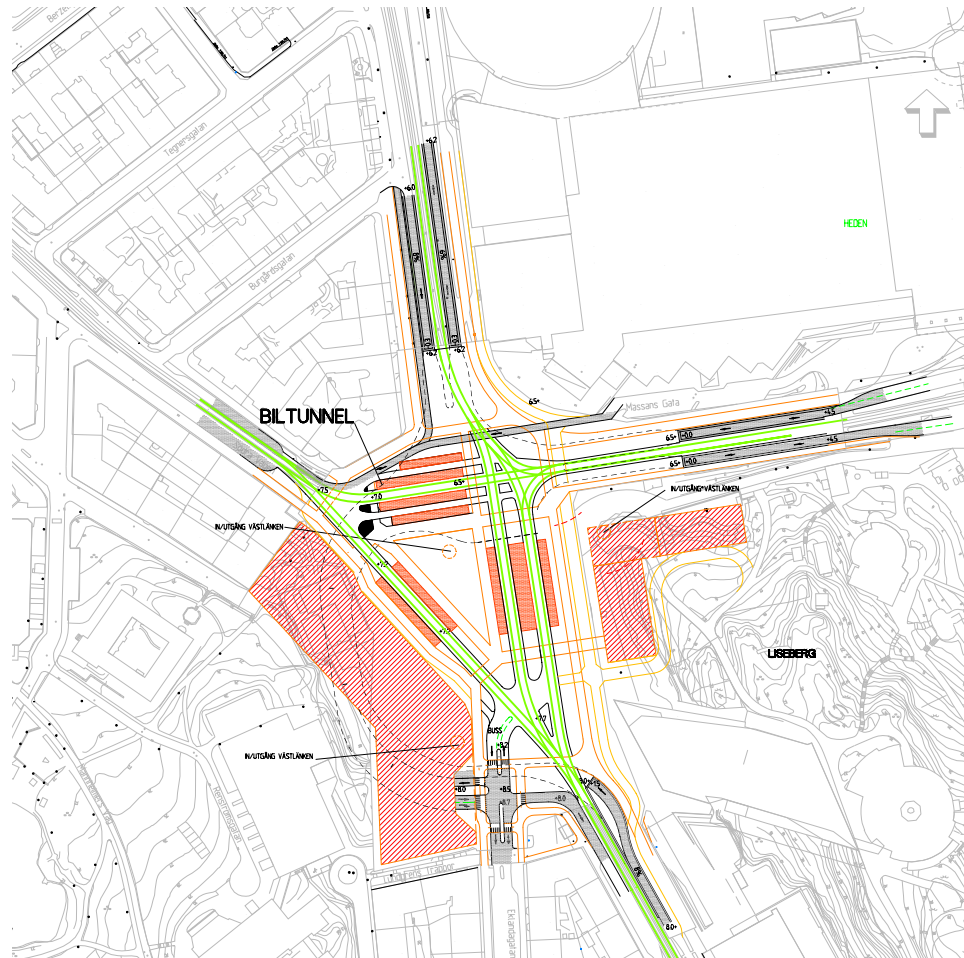
# ÅR 2035 - STADSMILJÖ

Stadsmiljön ändras radikalt i och med den analyserade planen för Korsvägen. I det analyserade skissförslaget förläggs biltrafiken från Skånegatan, Mölndalsvägen och Örgrytevägen i tunnel. Detta ger förbättrade förutsättningar för att åstadkomma en markant förbättring av stadslivspotentialen kring Korsvägen.

I och med föreslagen förtätning ges också platsen flera potentiella aktiva kanter och minskar karaktären av trafikplats. Däremot finns det frågetecken huruvida skissförslaget skapar tillräckligt bra platser för människor att vistas på. I synnerhet i samband med entréerna till Västlänken. Ett frågetecken gäller också stadsmiljön längs Skånegatan och Örgrytevägen. Hur påverkas stadsmiljön här av tunnlar?

En biltunnel bör följas upp av fler korsningar för gående och cyklister. Idag är många passager mycket ogena. En biltunnel bör ses som en möjlighet att skapa mer gena och överblickbara stråk för gående och cyklister. I samband med en förtätning väster om Korsvägen är det också viktigt att undersöka möjligheterna till nya genare stråk till Renströmsparken, för att öka Korsvägens idag mycket begränsade tillgänglighet i gatunätet och förbättra sambandet med högkvalitativa parker och Universitetet.

Stadsmiljön kring Campus Näckrosen och Artistenstråket kommenteras här inte då skissunderlag saknas.



ANALYSERAT SKISSFÖRSLAG 130417 (WSP)

# ÅR 2035 - UPPGÅNGARNAS ORIENTERBARHET

## RESULTAT

- Överblickbarheten över Korsvägens uppgångar till Västlänken är god. Däremot innebär de många ogena övergångsställena i förhållande till omgivande gator en förhållande sämre tillgänglighet i gatunätet.
- På grund av den relativt låga tillgängligheten i gatunätet i "Artistenstråket" får uppgången här en begränsad effekt på orienterbarheten och överblickbarheten till Västlänken i staden som helhet.

## 2035 - UPPGÅNGARNAS TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET



För att mäta orienterbarhet har en sk Point depth-analys utförts där färgerna representerar antalet riktningförändringar bort från Västlänkens uppgångar. De svarta punkterna markerar var entréerna finns i analyserade planskisser.

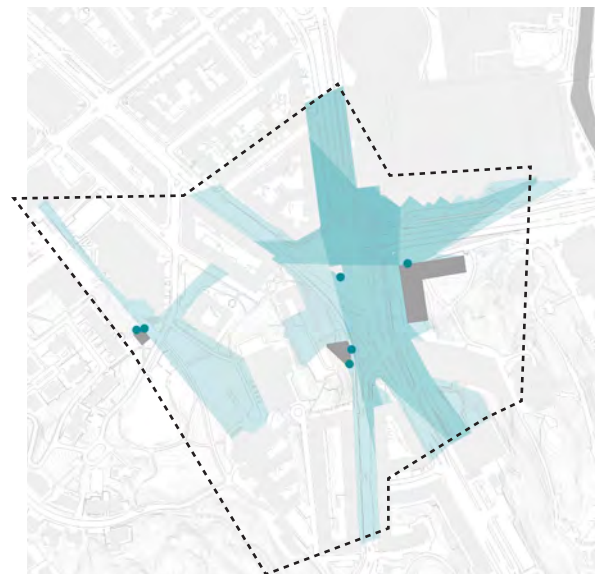
### KARTA: ORIENTERBARHET FRÅN ENTRÉ

Få riktningförändringar



Många riktningförändringar

## 2035 - UPPGÅNGARNAS ÖVERBLICKBARHET



Uppgångarnas överblickbarhet i närmiljön har visualiserats genom transparenta synfält från entréerna. De ytor där synfält från flera entréer överlappar varandra blir därmed mörkare.

### KARTA: UPPGÅNGARNAS ÖVERBLICKBARHET I NÄRMILJÖN

■ Synfält från uppgång



# IDAG OCH ÅR 2035 - TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

## RESULTAT

- Idag ger höjdskillnaderna i väster och de mycket stora avstånden mellan korsningarna i öster Korsvägen en mindre god tillgänglighet i gatunätet. Detta späs på av de många trafikbarriärerna lokalt. Korsvägen är likt Odenplan i Stockholm en ö, omskuren av trafik. Man ser vart man ska men vägen dit är inte lika självklar.

- Den tydligaste kontakten mellan Korsvägen och innerstaden sker via Södra Vägen. Relationen Södra vägen och Korsvägen bör därför vara enkel och gen för gående om tillgängligheten till innerstaden ska stärkas.

- För ökad tillgänglighet i gatunätet och orienterbarhet till omgivande målpunkter bör genare gångstråk till universitet i väster och längs Örgrytevägen i öster tillskapas. Detta kan också bidra till en ökad trygghet kvällstid då överblickbarheten är dålig och de alternativa vägvalen få kring Korsvägen idag.

- Med liggande planförslag förbättras kontakten österut genom en ny trottoar längs södra sidan av Örgrytevägen. Men på det stora hela förbättras inte tillgängligheten i gatunätet kring Korsvägen i och med analyserad skiss.

- Uppgångarna vid Artistenstråket och vid Ekländagatan har en fortsatt låg tillgänglighet i gatunätet.

## IDAG



Tillgänglighet i gatunätet mäts här med hjälp av en s.k rumsintegrationsanalys där varje linje representerar en siktlinje längs gatunätet och där tillgängligheten mäts i hur många antalet linjer som nås inom sex riktningförändringar från varje linje.

## 2035



För att analysera hur tillgängligheten i gatunätet förändras kring Västlänkens uppgångar har de nya planerna infogats i modellen.

## KARTA: TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

Hög integration



Låg integration

# REKOMMENDATIONER FÖR KORSVÄGEN

---

I en så pass urban miljö som Korsvägen, med några av Göteborgs mest strategiska målpunkter i sin direkta närhet får en mer gång- och vistelsevänlig miljö stor betydelse för stadslivet i Göteborg. Detta kan skapas en genom en mindre trafikdominerad stadsmiljö som helhet, en bättre överblick, ett mer finmaskigt gång- och cykelnät och platser med tillräckligt utrymme intill de viktiga entréerna. Till detta behövs också tydliga och trygga stråk till omgivningen. Korsvägen är också en viktig länk i stadens cykelnät. Säkra och breda cykelbanor är därför av stor vikt i dimensioneringen.

## ÖVERGRIPANDE UTFORMNINGÅTGÄRDER

- Ett finmaskigt gatunät ökar gångvänligheten kring Korsvägen. Detta kan skapas genom nya stråk mot omgivande målpunkter och fler övergångsställen.
- En mer generell torgyta med annan markbeläggning än asfalt kan skapas kring Korsvägen då biltrafiken förläggs i tunnel. Detta ger en trevligare inramning, minskar karaktären av trafikplats och underlättar en prioritering av gående gentemot bilar och cyklar.
- De offentliga platsernas vistelsekvalitet föreslås stärkas med goda sittmöjligheter, aktiva kanter och tillräckligt med utrymme i överblickbara lägen. På strategiska platser, i synnerhet vid entréerna till Västlänken, kan ny bebyggelse utformas med avfåsade kanter för att öka utrymmet för vistelse och förbättra överblickbarheten. På så vis kan flera mindre platser skapas.
- Bebyggelsen bör ha aktiva kanter mot omgivande stråk för att bidra med mer liv och trygghet till det offentliga rummet. Ny bebyggelse på en del av Landeriets parkmark föreslås, samtidigt som grönytan närmast Landeriet sparas. Parken är idag till stor del oanvänd och fyller varken en funktion som rofylld oas eller mötesplats. Genom fler stråk och aktiva kanter ökar vistelsepotentialen i den kvarvarande

parken. Stråken förbättrar också tillgängligheten till Renströmsparken.

- Entréplatserna utanför Svenska mässan och museerna skulle också i ökad grad kunna användas för tillfälliga evenemang kopplade till verksamheten.
- Längs Artistenstråket föreslås en förändrad utformning av miljön längs stråket. För att öka vistelsepotentialen och tryggheten längs stråket föreslås mer öppna vistelseytor och mindre inslag av buskage (utanför kartan på sid 26).



# ÖVERGRIPANDE UTFORMNINGSGÄRDER



# PLANLABORATION

## RESULTAT

- I Spacescapes rekommendationsskiss har de mest genå passager som samtidigt förefaller möjliga prövat för att öka den generella tillgängligheten på och kring Korsvägen. Resultatet visar att det finns en utvecklingspotential för att förbättra tillgängligheten i nuvarande planförslag.
- Samtidigt visar planlaborationen att de stora barriärer som sluttningen upp mot Renströmsparken västerut och de stora anläggningarna österut ger begränsade möjligheter att påverka Korsvägens tillgänglighet i gatunätet.

## CENTRALEN 2035



## REKOMMENDATIONSSKISS



Tillgänglighet i gatunätet mäts här med hjälp av en s.k rumsintegrationsanalys där varje linje representerar en siktilinje längs gatunätet och där tillgängligheten mäts i hur många antalet linjer som nås inom sex riktningförändringar från varje linje.

### KARTA: TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

Hög integration



Låg integration



# 5. GENERELLA REKOMMENDATIONER

# ÅTTA REKOMMENDATIONER FÖR MER STADSLIV

---

**För att utveckla stadsmiljön kring Västlänkens uppgångar till både välfungerande mötesplatser och bytespunkter med fokus på tillgänglighet, trygghet och vistelsekvalitet har ett antal generella rekommendationer formulerats.**

De generella rekommendationerna är ett stöd i det fortsatta arbetet med såväl målformulering och konkret utformning av stationsmiljöerna och förslag på åtgärder i omgivningen som på olika vis kan stärka platskvaliteterna. För vardera stationsområde bryts sedan de generella rekommendationerna ner i specifika rekommendationer och förslag på åtgärder presenterade i text och karta.

## **1. BÄTTRE TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET GENOM ETT MER FINMASKIGT GÅNG- OCH CYKELNÄT**

Minskade avstånd mellan korsningar reducerar biltrafikens och kollektivtrafikens barriäreffekt. Fler korsningar ger också fler alternativa vägval, vilket ökar tryggheten.

## **2. MER GÅNG- OCH CYKELVÄNLIGA STRÅK GENOM TILLRÄCKLIGT UTRYMM FÖR TROTTOARER OCH CYKELBANOR, TRAFIKPRIORITERING OCH AKTIVA KANTER**

Stråken som angör Västlänken bör ha tillräckligt utrymme i form av breda trottoarer och cykelbanor, en trafikprioritering som inte ger barriäreffekter och aktiva kanter i form av exempelvis lokaler i gatuplan med öppna fasader.

## **3. EFFEKTIVA BYTESPUNKTER GENOM KORTA OCH ÖVERBLICKBARA PASSAGER MELLAN UPPGÅNGARNA, KOLLEKTIVTRAFIK OCH VIKTIGA GATUSTRÅK**

Uppgångarna bör genom sin placering skapa minsta möjliga avstånd till de viktiga stadslivsstråk och hållplatser i närheten. God överblickbarhet ger både orienterbarhet och trygghet.

## **4. PLATSER UTANFÖR VÄSTLÄNKEN UPPGÅNGAR**

Bra platser kan skapas genom tillräckligt utrymme, överblickbarhet, en inte alltför trafikdominerad omgivning, god tillgänglighet i gatunätet och en utformning av platsen som understöder vistelse, exempelvis med sittplatser och tydliga träffpunkter.

## **5. UTFORMA STADSMILJÖN KRING VÄSTLÄNKEN SOM ETT FINRUM FÖR STADSLIVET**

Utformning av markbeläggning, möblering och byggnader ska signalera ett finrum för vistelse och rörelse, gående, cyklister och människor som uppehåller sig på platsen.

## **6. TA TILLVARA SOLLÄGEN OCH MINSKA RISKEN FÖR BLÅSHÅL**

Ta tillvara goda solförhållanden och minska blåsten på vistelse- och väntytter.

## **7. FÖRTÄTA I UPPGÅNGARNAS NÄRHET FÖR EN HÅLLBAR UTBYGGNAD AV GÖTEBORG OCH ÖKAT STADSLIV KRING STATIONERNA**

Förtätning nära Västlänken är viktig utifrån målet om hållbar stadsutveckling i stadens översiktsplan.

## **8. ANVÄND TORGEN FÖR TILLFÄLLIGA AKTIVITETER KOPPLADE TILL OMGIVANDE VERKSAMHETER**

Omgivande verksamheter kring Västlänkstationen skulle med en mer vistelsevänlig stadsmiljö i ökad grad kunna använda det offentliga rummet för olika händelser.



## REFERENSER



LJUSINSLÄPP FRÅN UPPGLASAT TAK (TRIANGELN, MALMÖ)



TRAFIKYTA INTILL TORG (LE MANS, FRANKRIKE)



LANTERNINER PÅ TORG - SPLITTRAR VISTELSEYTA  
(AMAGERBRO, KÖPENHAMN)

## REFERENSER



Bild från tidskriften Arkitektur 2011.

**STATIONSMILJÖ SOM FINRUM FÖR RESENÄRER  
(TRIANGELN, MALMÖ)**



Bild från tidskriften Arkitektur 2009.

**ESPERANTOPLATSEN - EXEMPEL PÅ ANNAN  
MARKBELÄGGNING ÄN ASFALT OCH SOM SKAPAR  
UPPLEVELSEN AV ETT GÅNGPRIORITERAT STADS-  
RUM OCH KARAKTÄREN AV ETT FINRUM.**



## REFERENSER

**STOCKHOLMS KULTURFESTIVAL**  
11-16 AUGUSTI 2009

**11-16 AUGUSTI**

# STOCKHOLMSFILM PÅ MUSEETS GÅRD

**Tis 11 aug**  
**50-talsfilm: Sommaren med Monika**  
kl 19 Quiz  
kl 20.20 Filmsamtal kvällens gäst: Nils Petter Sundgren, filmkritiker  
kl 21 Film

**Ons 12 aug**  
**60-talsfilm: En kärlekshistoria**  
kl 19 Quiz  
kl 20.20 Filmsamtal kvällens gäster: Margreth Weivers och Bertil Norström skådespelare  
kl 21 Film

**Tors 13 aug**  
**70-talsfilm: En kille och en tjej**  
kl 19 Quiz  
kl 20.20 Filmsamtal kvällens gäst: ännu hemlig  
kl 21 Film

**Fre 14 aug**  
**80-talsfilm: G – som i gemenskap**  
kl 19 Quiz  
kl 20.20 Filmsamtal kvällens gäster: Staffan Hildebrand, regissör och Jan Öqvist, Scenograf  
kl 21 Film

**Lör 15 aug**  
**90-talsfilm: Adam och Eva**  
kl 19 Quiz  
kl 20.20 Filmsamtal kvällens gäster: Måns Herngren och Hannes Holm, regissörer  
kl 21 Film

**Sön 16 aug**  
**00-talsfilm: Babylonsjukan**  
kl 19 Quiz  
kl 20.20 Filmsamtal kvällens gäster: Daniel Espinosa, regissör m fl  
kl 21 Film

Under filmkvällarna är museet öppet till kl 21 och visar filmutställningen  
I huvudrollen: Stockholm

**STOCKHOLMS STADSMUSEUM**  
T-Slussen tel 08-508 31 620 www.stadsmuseum.stockholm.se

**FRI ENTRÉ**



EXEMPEL PÅ VERKSAMHET SOM ANVÄNDER DET INTILLIGGANDE STADSRUMMET SOM SCEN.

**SPACESCAPE**

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden  
Tel +46 8 452 97 67 / [www.spacescape.se](http://www.spacescape.se) / [info@spacescape.se](mailto:info@spacescape.se)

