

Järnvägsplaner

Olskroken planskildhet och Västlänken

Göteborgs Stad och Mölndals stad, Västra Götalands län

Barnkonsekvensanalys

TRV 2014/8534, TRV 2013/92333

2015-09-01

Februari 2014



Titel: Olskroken planskildhet och Västlänken, Barnkonsekvensanalys, februari 2014

Utgivningsdatum: Februari 2014

Ärendenummer: TRV 2014/8534, TRV 2013/92333

Utgivare: Trafikverket

Projektchef: Bo Larsson, Trafikverket

Kontaktperson: Mira Andersson Ovuka, Trafikverket, 0771-921 921

Medverkande konsulter: SWECO/WSP, COWI/Tyréns, Ramböll/SWECO, ÅF

Foton: Trafikverket där inget annat anges

Renderingar: Station Centralen: Metro arkitekter, Station Haga: ABAKO arkitekter,
Station Korsvägen: White Arkitekter

Kartor: © Lantmäteriet, dnr 109-2012/4174

Distributör: Trafikverket, Kruthusgatan 17, 405 33 GÖTEBORG. Telefon: 0771-921 921, www.trafikverket.se

Läsanvisning

I projekten Olskroken planskildhet och Västlänken har Trafikverket tagit fram två järnvägsplaner, en för vardera projektet. Järnvägsplanerna för Olskroken planskildhet och Västlänken redovisar järnvägens utformning och lokalisering, mark som behövs tillfälligt och permanent samt åtgärder mot störningar från järnvägen. Detta redovisas i text och på ritningar. Till de båda järnvägsplanerna hör även följande dokument:

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Denna är ett lagstadgat dokument särskilt avsett att beskriva vilka miljökonsekvenser projekten ger och är ett beslutsunderlag för vilka åtgärder mot störningar som Trafikverket ska göra. Till MKB hör ett antal underlagsrapporter som fördjupat beskriver förutsättningarna inom olika miljöområden och i förekommande fall redovisar beräkningar. MKB är gemensam för Olskroken planskildhet och Västlänken.

Gestaltningssprogram. Detta visar på möjliga utformningar av järnvägen och dess tillhörande funktioner. Programmet ska ses som en ambitionsinriktning och ledning för det vidare gestaltningssarbetet. Gestaltningssprogrammet är gemensamt för Olskroken planskildhet och Västlänken.

Samrådsredogörelse. Denna visar hur Trafikverket har samrått med myndigheter, fastighetsägare, allmänhet, ledningsägare samt övriga intressenter. I dokumentet redovisas också vilka synpunkter som har kommit in till Trafikverket om projekten samt hur Trafikverket har beaktat synpunkterna. Samrådsredogörelsen är gemensamt för Olskroken planskildhet och Västlänken.

Barnkonsekvensanalys (BKA). Denna visar på hur barn och ungdomar påverkas av de båda projekten och är ett beslutsunderlag för vilka åtgärder Trafikverket gör för att projekten så långt som möjligt ska se till barnens bästa. BKA är gemensamt för Olskroken planskildhet och Västlänken.

Social konsekvensanalys (SKA). Denna visar på vilka sociala konsekvenser de båda projekten har och är ett beslutsunderlag för vilka åtgärder Trafikverket gör för att projekten så långt som möjligt ska vara socialt hållbara. SKA är gemensam för Olskroken planskildhet och Västlänken.

Fastighetsförteckning. Fastighetsförteckningarna visar på vilka fastigheter, rättigheter och samfälligheter som berörs av projekten. Här redovisas även areor på den mark som Trafikverket behöver tillfälligt och permanent. Det finns en fastighetsförteckning för Olskroken planskildhet och en för Västlänken.

Övriga handlingar. Detta är dokument som behövs för att ge bättre förståelse för vad projekten innebär. Bland annat finns det sammanställningar av vilka detaljplaner som berörs av respektive järnvägsplan samt tidigare utredningar.

Innehåll

Läsanvisning.....	3
Sammanfattning.....	6
1. Inledning.....	8
1.1 Bakgrund	8
2. Metod och utförande.....	12
2.1 Metod	12
2.2 Utförande	13
2.3 Avgränsningar	13
3. Nulägesbeskrivning - kartläggning.....	16
3.1 Influensområden	16
3.2 Influensområde för linjen	19
3.3 Influensområdet för Station Centralen	24
3.4 Influensområdet för Station Haga.....	27
3.5 Influensområdet för Station Korsvägen	30
4. Beskrivning av Olskroken planskildhet och Västlänkens driftskede	34
4.1 Allmänt	34
4.2 Konsekvensanalys för Olskroken planskildhet och Västlänken i drift	45
4.3 Samlad bedömning av Olskroken planskildhet och Västlänken i drift	54
5. Beskrivning av Olskroken planskildhet och Västlänkens byggskede och dess konsekvenser för barn och ungdomar	57
5.1 Beskrivning av Olskroken planskildhet och Västlänkens byggskede.....	57
5.2 Konsekvensanalys av Olskroken planskildhet och Västlänkens byggskede.....	66
5.3 Samlad bedömning för Olskroken planskildhet och Västlänkens byggskede	74
6. Förslag till åtgärder	77
6.1 Förslag till åtgärder – driftskedet	77
6.2 Förslag till åtgärder för byggskede.....	78
7. Fortsatt arbete	80
7.1 Driftskedet.....	80
7.2 Byggskedet	80
Ord- och begreppslista	81
Referenser.....	84

Sammanfattning

Olskroken planskildhet och Västlänken är två järnvägsprojekt i Göteborg. Projekten har olika finansiering och drivs inom Trafikverket som två projekt. Olskroken planskildhet är ett projekt som innebär stora ombyggnader av spårsystemet i den nordöstra infarten till Göteborg, bland annat byggs ett antal större och mindre broar. Västlänken blir en cirka 8 km lång dubbelspårig pendeltågsförbindelse, varav 6,6 kilometer i tunnel, under centrala Göteborg med tre nya stationer. Projekten kommer att påverka barn och ungdomar på många sätt. Alla barn och ungdomar som bor, går i skolan eller har fritidsaktiviteter i centrala Göteborg kommer att påverkas under den långa byggtiden och de många byggarbetsplatserna. När projekten är klara kommer de att förbättra barns och ungdomars tillgänglighet och rörelsefrihet.

Trafikverket som statlig myndighet ska följa FN:s barnkonvention. Det innebär att Trafikverket ska arbeta för att barnets bästa ska komma i första hand vid alla åtgärder som rör barn. Trafikverket arbetar för att barn ska kunna använda trafiksystemet utifrån sina behov och förutsättningar och utgår från barns rätt till rörelsefrihet, tillgänglighet, miljö, hälsa, trygghet och säkerhet. Denna barnkonsekvensanalys är en del i det arbetet.

Projekt Olskroken planskildhet innebär en ombyggnad i Olskroken, så att järnvägsspåren korsar varandra i olika nivåer. I Olskroken möts Bohusbanan, Norge-/Vänerbanan och Västra Stambanan för gemensam infart mot Göteborgs Central. Västlänken blir en cirka sex och en halv kilometer lång dubbelspårig tågtunnel, som kommer att gå i en båge under centrala Göteborg. Därutöver byggs cirka två kilometer markförlagt spår för att ansluta till det befintliga järnvägssystemet. Västlänken kommer att binda samman pendel- och regionalstågtrafiken i genomgående linjer.

Längs sträckan ska tre nya underjordiska stationer byggas: Station Centralen, Station Haga och Station Korsvägen. Västlänken förutses bli en viktig del i regionens tillväxtstrategi och kommer att innebära att den flaskhals som i dag finns vid Göteborgs Central försvinner.

Projektet kommer att förändra stadslivet bland annat genom förändrade resandeströmmar inom Göteborg, samt till och från staden. Förändringarna innebär omställningar av det sociala livet och livsvillkoren, vilket påverkar barn och ungdomar.

Många barn och ungdomar är redan i dag vana storstadsresenärer och använder både bussar och spårvagnar. Projektet innebär att barn och ung-

domar får en bättre och mer utbyggd kollektivtrafik, med nya anförings- och bytespunkter. Detta gynnar alla barn och ungdomar i regionen. De kan lättare åka till för dem viktiga målpunkter såsom Liseberg, Universeum, Scandinavium, Kungportsavenyn, Nordstan och Hagas affärsgator.

Barn och ungdomar är hänvisade till gång, cykel, kollektivtrafik och föräldrars skjutsning. Med utbyggnaden ökar deras möjligheter till självständigt resande – vilket även ökar sannolikheten för att de ska fortsätta resa med kollektivtrafik som vuxna.

Bygget av tre nya stationerna innebär även goda möjligheter att skapa mer trygga utomhusmiljöer. Detta gäller bland annat runt Kungsparken vid en av Station Hagas uppgångar. Runt Göteborgs Central och Nils Ericsonterminalen präglas miljön av storskalig infrastruktur och kvällstid av ödslighet och otrygghet. Området är svårt att överblicka. På samma sätt upplevs trafiken runt Korsvägen. De nya stationerna innebär att Trafikverket tillsammans med fler aktörer, däribland Göteborgs Stad och Västtrafik, kan skapa mer befolkade, säkrare, tryggare och vackrare miljöer runt stationerna.

Bygget kan också skapa intresse, förväntan och stolthet hos barn och ungdomar. Med bra information och samråd, kan det i bästa fall väcka intresse för stadsutvecklingsfrågor hos barn och ungdomar.

Totalt beräknas byggtiden bli nio år, vilket ur ett barnperspektiv inte är att betrakta som tillfälligt. Det motsvarar en hel grundskoleperiod.

Under byggperioden kommer gång- och cykeltrafik, liksom biltrafik, att ledas om. Kollektivtra-

fikhållplatser kommer att flyttas. Stora ytor kommer att avskärmade och grävas upp. Platser som i dag är tillgängliga för barn och ungdomar tas i anspråk för bygget. Transport av massor ökar den tunga trafiken. Det kan bli dammigt och bullrigt.

Barn och ungdomar är generellt mer känsliga än vad vuxna är. Det är sannolikt att många barn och ungdomar kommer att påverkas av bullernivåerna och att det bullrar nästan dagligen under lång tid. Det kan ge sömnstörningar, koncentrationssvårigheter och sämre skolprestationer.

Byggets påverkan på trafiken kommer att göra det mer osäkert och otryggt för barn att röra sig självständigt. Avskärmningar och bullerplank försämrar orienterbarheten och skapar otrygghet. Det finns en risk att föräldrar väljer att skjuta sina barn och ungdomar i stället för att låta dem resa självständigt.

En annan risk är att familjer väljer att placera sina barn och ungdomar i skolor som inte ligger nära byggarbetsplatser. Barn och ungdomar som redan studerar vid berörda skolor, kan välja att byta skola för att slippa trafikomläggningar, buller och avgaser under skoltiden.

Ett antal platser som barn och ungdomar uppskattar påverkas i hög grad under byggperioden. Det gäller Kanaltorget, Haga kyrkoplän, lekparken i Renströmsparken och grönområdet utanför Universeum. Dessa platser används i dag i stor utsträckning av barn och ungdomar. När platserna förändras och försämras påverkar det barns och ungdomars sociala liv negativt om inte anpassnings- eller skyddsåtgärder vidtas.

1. Inledning

Projektet Olskroken planskildhet och Västlänken kommer att förändra stadslivet bland annat genom förändrade resandeströmmar i, till och från Göteborg. Förändringarna innebär omställningar av det sociala livet och livsvillkoren, vilket i sin tur påverkar barn. I denna barnkonsekvensanalys beskrivs de båda projekten sammantaget.

Trafikverket som statlig myndighet ska följa FN:s barnkonvention (www.barnombudsmanen.se). Detta innebär att Trafikverket ska arbeta för att barnets bästa ska komma i första hand vid alla åtgärder som rör barn¹. I de transportpolitiska målen (Prop. 2008/09:93) slås fast att barn på ett säkert och tryggt sätt ska ha möjlighet att själva använda transportsystemet. Barn ska inte heller utsättas för onödiga risker när de vistas i trafikmiljöer.

Trafikverket arbetar för att barn ska kunna använda trafiksystemet utifrån sina behov och förutsättningar, på samma sätt som övriga samhällsmedborgare. Trafikverket tar därför i sitt arbete hänsyn till barns rätt till rörelsefrihet, tillgänglighet, miljö, hälsa och säkerhet.

Inom Västlänkens järnvägsutredning har en social konsekvensbeskrivning (Banverket, Västlänken, en tågtunnel under Göteborg, Underlagsrapport Sociala konsekvenser, 2006) tagits fram, men den behandlar inte barn som grupp. I arbe-

tet med Olskroken planskildhet och Västlänkens järnvägsplaner vill Trafikverket därför särskilt belysa vilka konsekvenser projektet får för barns sociala liv. Utifrån detta kan Trafikverket säkerställa att barns bästa sätts i främsta rummet.

Det görs genom denna barnkonsekvensanalys, BKA, som är ett underlag till järnvägsplanerna. Även en social konsekvensanalys, SKA, har tagits fram i arbetet med järnvägsplanerna.

1.1 Bakgrund

1.1.1 Olskroken planskildhet och Västlänken

Projekt Olskroken planskildhet innebär en ombyggnad i Olskroken, så att järnvägsspåren korsar varandra i olika nivåer. I Olskroken möts Bohusbanan, Norge-/Vänerbanan och Västra Stambanan för gemensam infart mot Göteborgs Central.

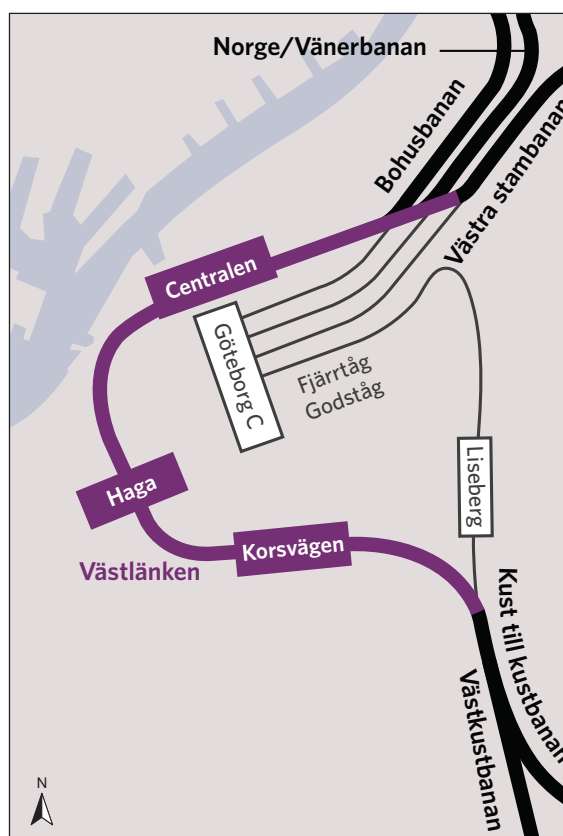
Västlänken blir en cirka sex och en halv kilometer lång dubbelspårig tågtunnel, som kommer att gå i en båge under centrala Göteborg. Därutöver byggs cirka två kilometer markförlagt spår.

FN:s barnkonventions fyra huvudprinciper

- § 2 Varje barn, utan undantag, har rätt att få ta del av sina rättigheter
- § 3 Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn
- § 6 Barnets rätt till liv och utveckling ska säkerställas till det yttersta av samhällets förmåga
- §12 Barnet har rätt att säga sin mening och få den respekterad

Transportpolitiskt funktionsmål (prop. 2008/09:93)

”Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.”



FIGUR 1.1. Västlänken med stationer.

¹ Barn är alla människor mellan 0-18 år.

Spåren ansluter till det befintliga järnvägssystemet i Almedal. Västlänken kommer att binda samman pendel- och regionalstågtrafiken i genomgående linjer.

Utbyggnaden av pendel- och regionalstågtrafiken via de nya stationerna förutses bli en viktig del i regionens tillväxtstrategi och kommer att innebära att den flaskhals som i dag finns vid Göteborgs Central försvinner.

Genom att göra nya satsningar på både vägar och järnvägar kan regionens arbetsmarknad knytas samman. Detta gör det också möjligt att skapa nya attraktiva bostadsområden för en växande storstadsregion och att locka nya företag.

Byggstarten beräknas till 2017/2018. År 2026 planeras Olskroken planskildhet och Västlänken att vara klar.

1.1.2 Västlänken en del av regionutvecklingen

Västlänken är en del av det Västsvenska paketet – regionens och statens gemensamma satsningar på vägar och järnvägar, bussar, spårvagnar, cyklar och bilar i Västsverige fram till cirka år 2028.



FIGUR 1.2. Fem huvudstråk där tågtrafiken behöver förstärkas.

Västsvenska paketets övergripande mål är:

- större arbetsmarknadsregioner för ökade tillväxtmöjligheter och stärkt stabilitet
- en attraktiv kärna i centrala Göteborg och utveckling längs fem huvudstråk
- en konkurrenskraftig kollektivtrafik, som tar hand om 40 procent av alla resor i regionen jämfört med dagens knappt 25 procent
- en god livsmiljö med frisk luft och rent vatten, lite buller och ett rikt stads-, friluftsliv- och vardagsliv
- kvaliteten i näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

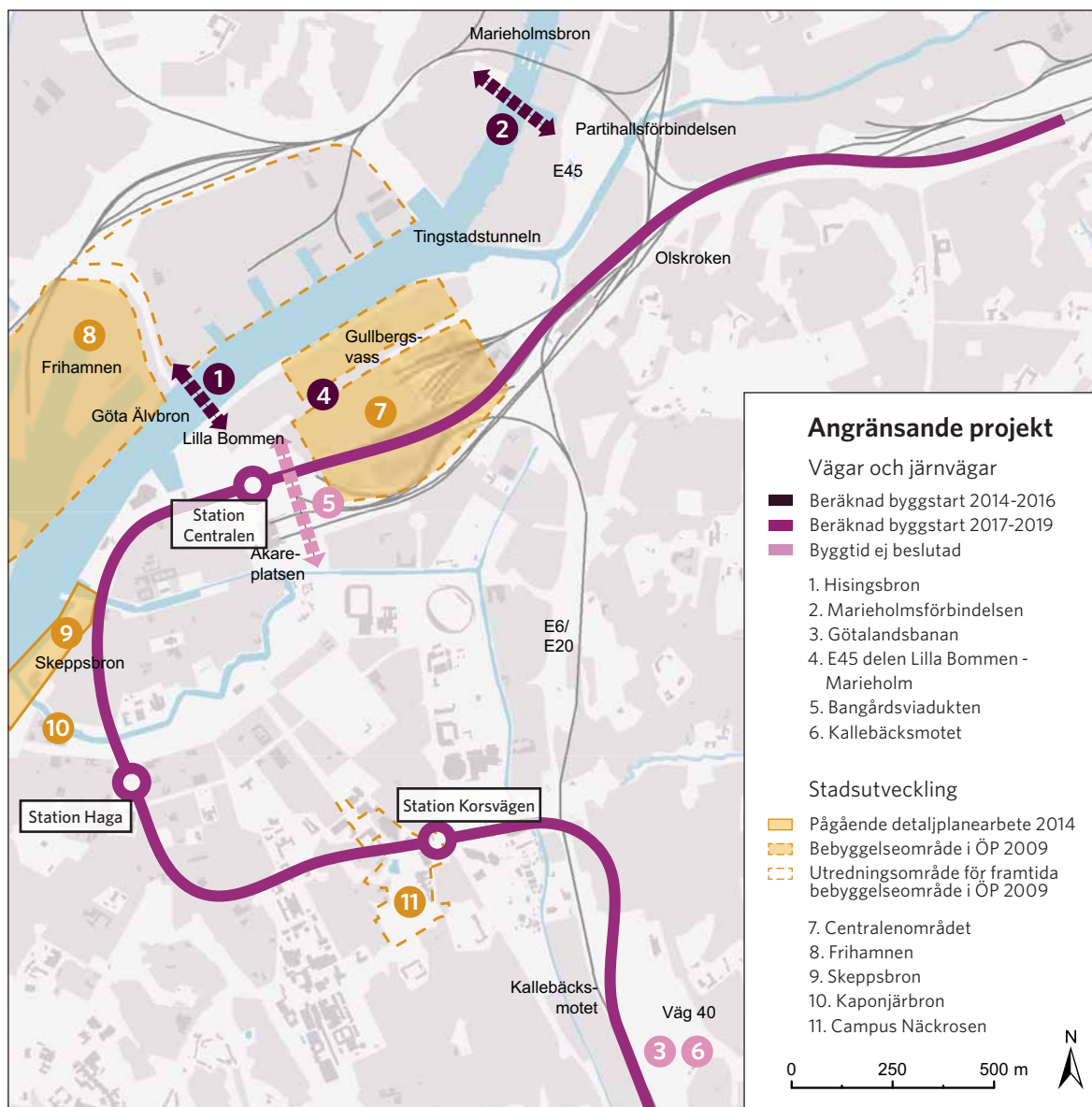
Bättre tågförbindelser är en förutsättning för att nå målen. Västlänkens bidrag genom en ökad kapacitet på järnvägen är viktigt för en positiv regionutveckling och en större kollektivtrafikandel.

Västlänken bidrar till att målen för Västsvenska paketet nås genom att:

- avlasta Göteborgs Central från den regionala och lokala tågtrafiken
- binda samman pendeltågslinjerna i Västsverige till ett sammanhängande system
- korta restiderna och minska antalet byten för resenärerna
- erbjuda fler anslutnings- och bytespunkter för tågresenärer genom att tre nya stationer byggs

I Västsvenska paketet ingår, utöver Västlänken, följande projekt:

- **Utbyggd kollektivtrafik**
55 kilometer nya busskörfält, fler pendeltåg samt plattformsförlängningar, cykelvägar, pendelparkeringar för bilar och cyklar samt nya knutpunkter vid Gamlestadsstorget, Korsvägen och Haga.
- **Hisingsbron 1**
En ny bro över Göta älv, ersätter nuvarande Göta älvbron, i Göteborg.
- **Marieholmstunneln 2**
En biltunnel under Göta älv, som länkar samman E20, E6, E45 och Lundbyleden.



FIGUR 1.3. Till Västlänken angränsande väg- och järnvägsprojekt samt stadsutvecklingsprojekt.

1.1.3 Övriga angränsande projekt

Väg- och järnvägsprojekt i anslutning till Västlänken och Västsvenska paketet är:

- **Götalandsbanan, höghastighetsjärnväg** **3**
Götalandsbanan skapar effektivare resmöjligheter regionalt samt på sträckan Stockholm-Göteborg, via Jönköping.
- **Sänkning av E45** **4**
Sänkning av E45 i riktning mot Marieholm, med fem till sex meter, till följd av att nya anslutningar till Hisingsbron och Bangårdsviadukten behövs.
- **Bangårdsviadukten** **5**
Bangårdsviadukten kommer tillsammans med Hisingsbron att utgöra en koppling mellan Hisingen och centrala Göteborg. Viaduktens viktigaste funktion är att frigöra Drottningtorget-Ericsonsplatsen från genomgående biltrafik och ge plats för gående, cyklande och kollektivtrafik.
- **Kallebäcksmotet** **6**
Direktförbindelse mellan E6 och väg 40 planeras vid Kallebäcksmotet.

Stadsutvecklingsprojekt i Göteborg, inom den så kallade Vision Älvstaden (www.alvstaden.goteborg.se), som pågår är bland andra:

- **Förnyelseområden i centrala Göteborg** 7
Stadskärnan utvidgas genom att staden omvandlar tidigare hamn-, järnvägs- och industriområden.
- **Frihamnen** 8
Målet är att skapa en innerstadsutveckling i Frihamnen med en tät och blandad stad.
- **Skeppsbron** 9
Staden återförenas med vattnet genom en utvidgning av den centrala stenstadsstrukturen ut på Skeppsbron.

2. Metod och utförande

2.1 Metod

Metoden för arbetet med barnkonsekvensanalysen inom järnvägsplaner har influerats av barnombudsmannens modell för barnkonsekvensanalys (www.barnombudsmannen.se). Den metod som tagits fram innefattar följande fem delmoment:

1. Nulägesbeskrivning (Kartläggning)

I detta steg har en kartläggning av nuläget genomförts i området där Olskroken planskildhet och Västlänken kommer att ligga. Nulägesbeskrivningen utgår från tidigare utredningar samt en intervjustudie och gåturer med barn och ungdomar som genomförts av Trafikverket under hösten 2013.

Nulägesbeskrivningen utgår från hur området ser ut och upplevs år 2013-2014. Nulägesbeskrivningen är indelad i fyra delar, en övergripande som beskriver hela sträckningen, kallad linjen, och tre delar som beskriver de tre stationerna för Västlänken: Station Centralen, Station Haga och Station Korsvägen.

2. Beskrivning av valda lösningar för linjen och stationerna

I detta steg har de lösningar och byggmetoder som valts för linjen och stationerna beskrivits.

3. Konsekvensanalys

I detta steg genomfördes en analys av vilka konsekvenser lösningar och byggmetoder får för barn och ungdomar. Konsekvensanalysen utgår från nulägesbeskrivningen och analysen sker i tre steg:

Påverkan → Effekt → Konsekvens

Exempel:

*Etablering av en byggplats där det finns en befintlig lekplats ger **påverkan** i att lekplatsen försvinner och att yngre barn i närområdet har inte längre en lekplats att besöka på nära håll. **Effekten** av att lekplatsen försvinner är att yngre barns möjlighet till utelek och social kontakt med andra barn minskar. Möjlighet att leka ute har ett starkt samband med aktivitetsgrad och minskar också stressnivåerna hos barnen. Placeringen av etableringen kan därför ge **konsekvenser** i form av ökad ohälsa bland barn.*

Utgångspunkt för konsekvensanalysen är att barn ska vara och känna sig *trygga*. Barns upplevelse av trygghet inom projektens anläggningar och absoluta närhet under byggskede och drift beskrivs i denna konsekvensbeskrivning utifrån nio nyckelord:



Varje nyckelords innebörd finns beskriven i detalj i Ord och begreppslistan i slutet av denna rapport.

4. Samlad bedömning

I detta steg gjordes en bedömning om de lösningar som valts är de bästa för barn och ungdomar. Om bortvalda alternativ är bättre än det alternativ som valts beskrivs de och varför de valdes bort. I de fall valda lösningar eller byggmetoder har inslag som behöver förbättras, ur barnperspektiv, har de delarna beskrivits.

5. Förslag till åtgärder

I detta steg har förslag till åtgärder tagits fram, i de fall valda lösningar och byggmetoder, eller inslag i dem, inte är de bästa för barn. Åtgärdsförslagen är inte kopplade till specifika platser utan är allmänt skrivna om de inte avser sådant som Trafikverket ensamt ansvarar för.

Utöver dessa fem delmoment bör i efterhand ett sjätte delmoment genomföras, **Utvärdering**, innefattande uppföljning och utvärdering av effekter.

2.2 Utförande

Arbetet med att se till barns och ungdomars bästa i arbetet med Olskroken planskildhet och Västlänkens järnvägsplaner har skett genom att barnperspektivet har beaktats i framtagandet av förslag till lösningar samt genom upprättandet av denna barnkonsekvensanalys. Arbetet har grundat sig på tidigare gjorda utredningar (se Referenser) samt på barn och ungdomars åsikter som har inhämtats genom samtal och gåturer med barn och ungdomar.

2.2.1 Barnperspektivet har beaktats i framtagandet av förslag

En stor del i arbetet med att säkerställa att barnperspektivet har beaktats på ett kvalitativt sätt i projekten har varit att i samband med framtagning av förslag lyfta frågor om hur barn och ungdomar påverkas av dessa. Detta har gjorts i direkt anslutning till att förslagen tagits fram. Barnperspektivet har exempelvis beaktats i framtagandet av förslag till stationernas läge, uppgångarnas placering, utformning och placering av arbets-/servicetunnlar, arbetsvägar och schakt.

Göteborgs Stad har, kopplat till detaljplanarbetet, genomfört en barnkonsekvensanalys för området där Olskroken planskildhet och Västlänken kommer att ligga.

2.2.2 Barn och ungdomar bidrar med sina åsikter

I arbetet med barnkonsekvensanalysen har en mindre studie innefattande klassamtal och gåturer med barn och ungdomar genomförts. Studien var en kvalitativ studie som utgick från barn och ungdomars eget perspektiv. Syftet med studien var att skapa en bild av hur barn och ungdomar använder och upplever platser i nära anslutning till projekten samt vilka deras åsikter är om hur miljön kan utvecklas på bästa sätt. Resultat från studien har arbetats in i nulägesbeskrivningarna, under *barnens perspektiv*.

Studien genomfördes under ett begränsat antal veckor under hösten 2013. Barn (7-12 år) och ungdomar (13-18 år) kontaktades via grund- och gymnasieskolor i det område som järnvägen kommer att ligga. Tidsplanen för studien var snäv vilket gjorde att vissa av de utvalda skolorna valde att tacka nej till att delta. Skolor med en mer perifer placering i förhållande till projektens utbredningsområde fick i stället kontaktas.

Barnens perspektiv kontra barnperspektivet

Barnens perspektiv handlar om barns egna erfarenheter, tankar, känslor, upplevelser och förståelse medan *barnperspektivet* handlar om att vuxnas tolkar och analyserar barnens livssituation samt har barnet bästa i åtanke.

(Arnér & Tellgren, 2006)

De skolor som deltog i studien var grundskolorna Vittra Kronhusen, Montessoriskolan centrum, Hagaskolan, Lilla Samskolan, Vasaskolan, Johannebergskolan och ISGR (The International school of the Gothenburg Region) samt gymnasieskolorna Rytmus – musikergymnasiet, Kita Gymnasium och Plusgymnasiet.

Studiens begränsade storlek innebär att det inte går att göra generaliseringar utifrån resultatet. Utifrån ett barnperspektiv ger dock resultatet indikationer på vad som är viktigt att uppmärksamma inom utbredningsområdet. I rapporten lyfts barnens åsikter konsekvent upp som *barnens perspektiv*.

2.3 Avgränsningar

I arbetet med denna barnkonsekvensanalys har fokus lagts på barn och ungdomar som kommer att använda Olskroken planskildhet och Västlänken för sina resor, samt barn och ungdomar som i vardagen rör sig i närheten av någon av de tre planerade stationerna eller nära linjesträckningen. Vår bedömning är att det är från åtta-nio-årsåldern som barn kan komma att åka i anläggningarna eller vistas i närheten av dem, ensamma eller i grupp utan vuxna. Barnkonsekvensanalysen fokuserar därför på barn och ungdomar från åtta år och uppåt.

I denna rapport har vi för att urskilja när vi syftar på yngre barn och äldre barn konsekvent benämnt barn 12 år och under som barn och barn 13-18 år som ungdomar. Hela gruppen 0-18 år beskrivs i rapporten som barn och ungdomar.

Påverkan, effekter och konsekvenser av förändringar i luftkvalitet och buller ur ett hälsoperspektiv beskrivs i den miljömedicinska bedömningen varför aspekten inte fördjupas i denna rapport.

2.3.1 Geografisk omfattning

Barnkonsekvensanalysen inom projekten Olskroken planskildhet och Västlänken behandlar det fysiska avgränsningsområdet (utbredningsområdet) som krävs för att bygga och driva järnvägsanläggningen, vilket i driftskedet innefattar:

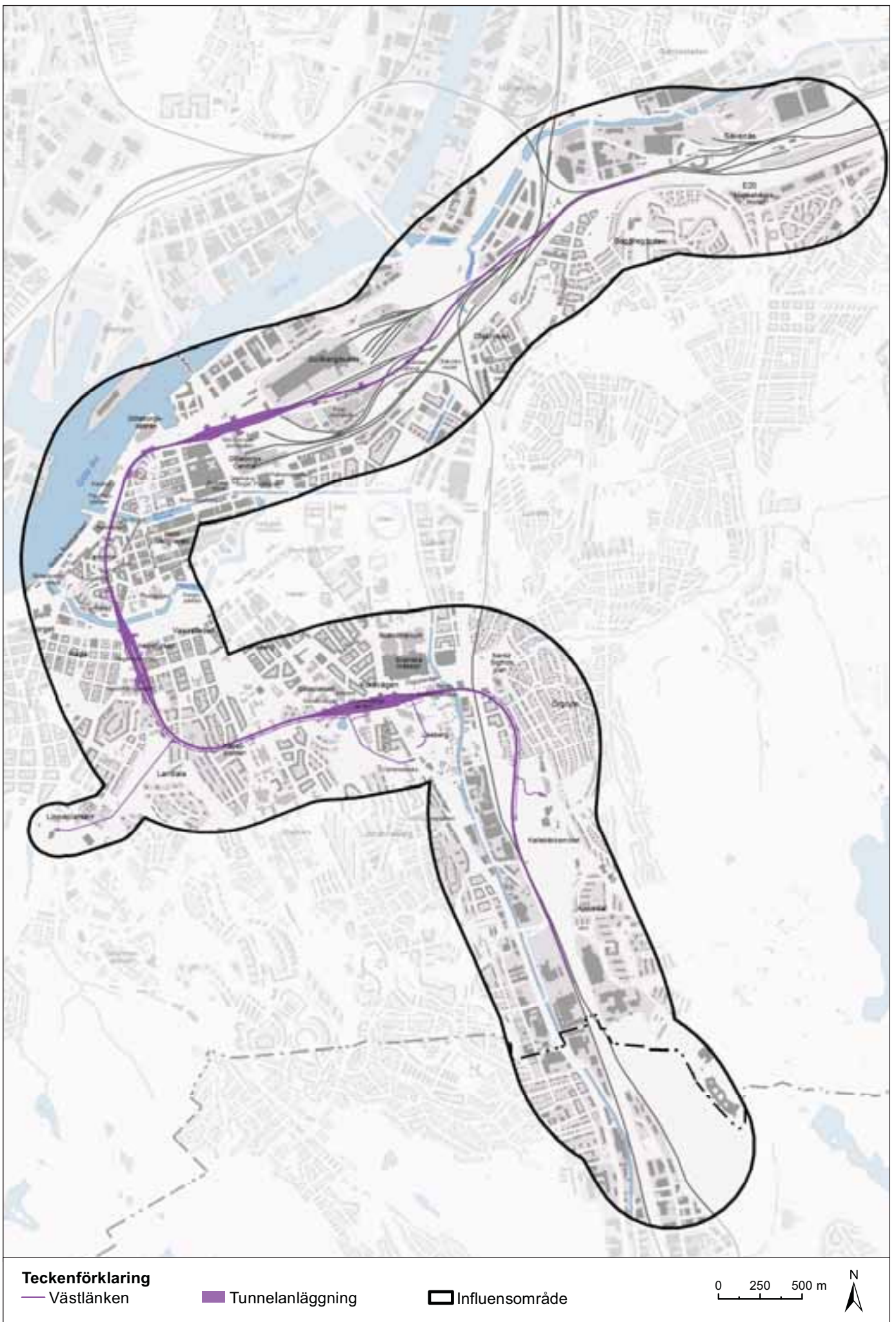
- Järnvägssträckningen ovan mark
- Tunnelanläggningen under mark
- Stationens upp- och nedgångar
- Andra anläggningar, ovan mark, som krävs för driften av anläggningen till exempel ventilationsschakt och utrymningsvägar

I byggskedet omfattas även:

- Markområden som krävs för byggarbeten (arbetstunnlar, arbetsvägar, schakt, etableringsytor)

2.3.2 Utbredningsområde och influensområde

För att kunna beskriva konsekvenserna för barn och ungdomar av Olskroken planskildhet och Västlänken räcker det inte att enbart se till utbredningsområdet utan ett vidare område måste också tas med, ett så kallat influensområde. Influensområdet begränsas i denna utredning till att omfatta områden som berörs ur det lokala perspektivet, i staden. Åtgärder kommer troligen att krävas i ett större område än utbredningsområdet. Detta ligger då inom Göteborgs Stads detaljplanearbete och behandlas i stadens barnkonsekvensanalys, som tas fram parallellt med Trafikverkets järnvägsplaner och denna barnkonsekvensanalys.



FIGUR 2.1. Västlänkens influensområde

3. Nulägesbeskrivning - kartläggning

I detta kapitel beskriver vi hur området ser ut år 2013. Beskrivningen av nuläget är sedan vår utgångspunkt vid beskrivningen av konsekvenserna.

3.1 Influensområdet

Influensområdet är 500 meter på var sida om linjen och stationerna. I de norra och södra delarna av influensområdet upptas stora ytor av infrastruktur, men här finns också bostäder och verksamheter. I de centrala delarna av staden kommer järnvägen att passera tre nya stationer: Station Centralen, Station Haga och Station Korsvägen. Delsträckorna mellan de nya stationerna kommer att passera under tätare stadsbebyggelse med boende, verksamheter och grönytor.

Olskroken planskildhet och Västlänken beskrivs i sju delar som består av fyra delsträckor (se A-D i figur 3.1) och tre stationer.

3.1.1 Befolkning, skolor och förskolor

Inom influensområdet för linjen bor cirka 8 000 barn och ungdomar. De är fördelade över åldersgrupperna 0-5 år cirka 3 600 barn, 6-15 år cirka 3 300 barn och ungdomar och 16-18 år är 1 200 ungdomar (SCB/Göteborgs Stad stadsledningskontoret, 2012).

Barn och ungdomar bor i större utsträckning än vuxna i renodlade bostadsområden. Haga, Landala, Annedal, Olskroken och Bagaregården är exempel på centrala områden med många barn. I Göteborgs Stads planeringsunderlag *Stadslivet i centrala Göteborg*, 2012, har en analys gjorts av vad som kännetecknar ett barnvänligt område. Det är stadsdelar med gatunät som prioriterar gångtrafikanter, och där barn kan nå skolor, lekplatser och lekområden utan att behöva korsa gator med mycket trafik.

Inom influensområdet för linjen och de tre stationerna finns i dag sammanlagt 39 förskolor, 15 grundskolor och 20 gymnasier. Det sammanlagda antalet elever på grundskolorna och gymnasieskolorna är cirka 14 800 personer. Det verkliga antalet barn och ungdomar som berörs av Olskroken planskildhet och Västlänken är ännu högre, eftersom det finns skolor, förskolor och gymnasier som ligger precis utanför gränsen för influensområdet och därmed inte räknats med.

3.1.2 Rörelseflöden samt viktiga stråk

Det finns tydliga skillnader i hur barn och ungdomar rör sig i staden beroende på ålder. Barnen mellan sju och elva år rör sig mest mellan skola, hem och fritidsaktiviteter. Ungdomarna mellan tolv och arton år rör sig också mellan hem och skola men även mer i andra delar av staden.

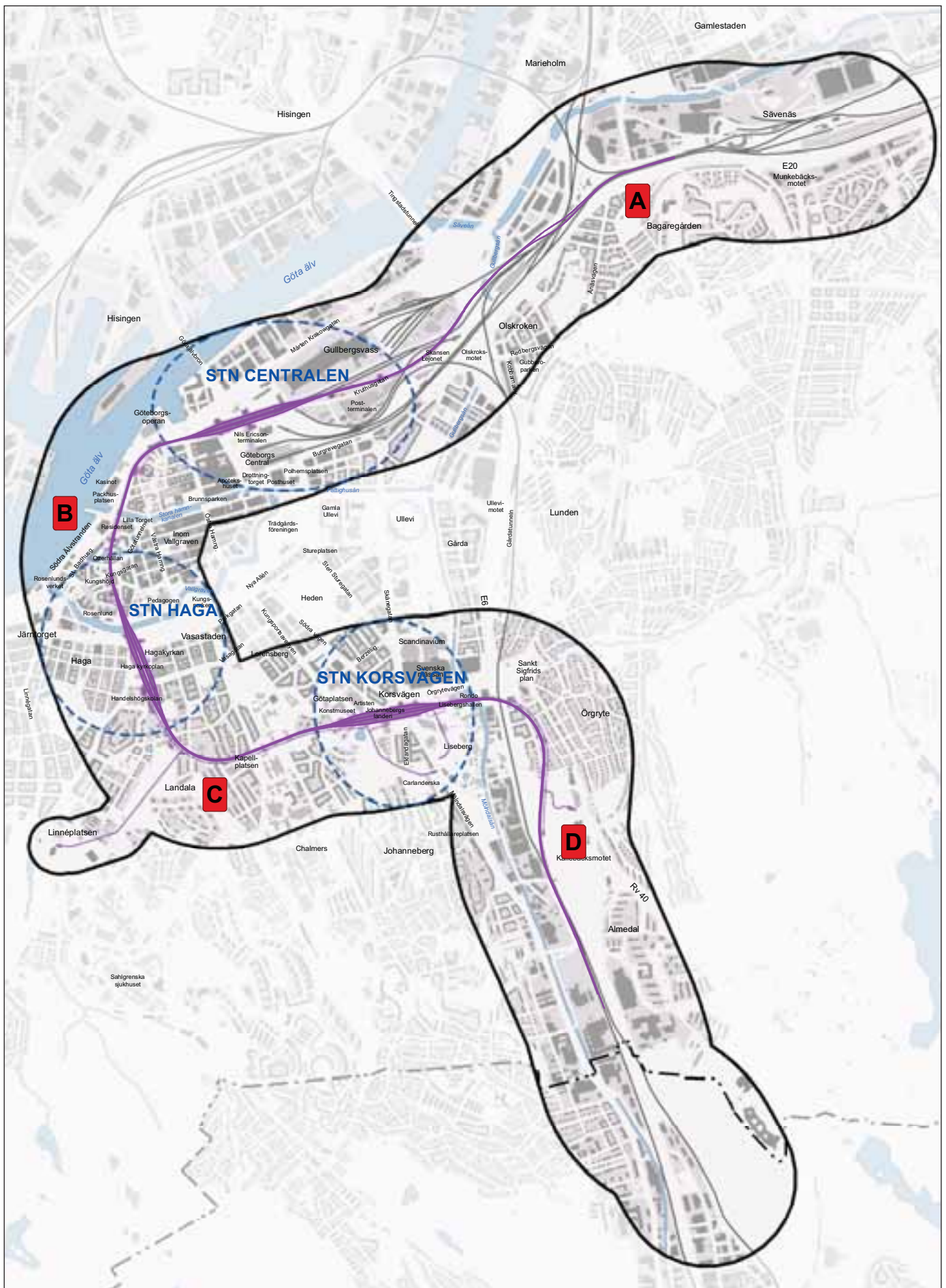
Det finns ett stort antal gymnasieskolor i området innanför vallgraven samt runt de kommande stationerna Haga och Korsvägen. De flesta gymnasieskolorna i Göteborg har ett mycket större upptagningsområde än den egna staden eller stadsdelen. Många ungdomar som bor utanför centrala Göteborg reser kollektivt in till gymnasieskolor i staden. Flera gymnasier ligger längs evenemangsstråket och där rör sig därför många ungdomar.

3.1.3 Särskilda platser och trygghet

Barnen och ungdomarna som deltagit i våra samtal och gåturer anser att trygga och attraktiva platser kännetecknas av att de är stora till ytan och har plats för att springa, leka och cykla på. Generellt tycker barnen och ungdomarna att en bra plats är en plats som är snygg, inte stökig utan lugn och mysig och där det inte luktar illa. Där ska vara lugn och ro och man ska kunna äta eller fika. Hur barn och ungdomar upplever platsen beror på när på dygnet de vistas där och om platsen är befolkad eller inte. Tryggheten påverkas också av vem eller vilka som befinner sig på platsen. Dålig belysning är en faktor som gör att en plats känns otrygg.

En ödslig miljö skapar utsatthet och otrygghet för barn och leder till att de undviker platsen. I samtalen med barn och ungdomar framfördes att de uppskattar platser med människor. Befolkade platser ger ökad trivsel och trygghet. Det finns dock en risk att framtida kommersiella verksamheter i området främst kommer att rikta sig till vuxna. Ur ett barnperspektiv är det därför angeläget att skapa platser och verksamheter som är utformade även för barn.

Närhet och god tillgänglighet är viktigt för små barn som inte orkar röra sig längre sträckor. Utifrån ett barnperspektiv är det viktigt att det finns en lättförståelig orienterbarhet i och kring stationsuppgångarna och att de olika uppgång-

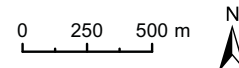


Teckenförklaring

- Västlänken
- ▬ Tunnelanläggning
- Influensområde
- Influensområde från station

- A Sävenäs-Station Centralen
- B Station Centralen-Station Haga
- C Station Haga-Station Korsvägen

- D Station Korsvägen-Almedal



FIGUR 3.1. Västlänken beskrivs i fyra delsträckor och tre stationer

arna är markerade på ett sätt så att barnen hittar. Med flera uppgångar kan orienterbarheten för barn dock påverkas både positivt och negativt. Möjligheten till överblick och orienterbarhet i stationsområdet blir som helhet sämre med flera uppgångar och det kan vara mer problematiskt för barn att hitta rätt. Samtidigt minskar fler uppgångar trängseln vid vardera uppgången och ökar överblicken vid just denna. Trängsel i kollektivtrafiken påverkar i hög grad barn negativt. Det gäller både ensamåkande barn och till exempel föräldrar som åker med barn små barn. Både trygghets- och säkerhetsmässigt är trängsel ett problem för barn och föräldrar. Det gäller både ensamåkande barn och till exempel föräldrar som åker med barn små barn. Både trygghets- och säkerhetsmässigt är trängsel ett problem för barn och föräldrar.

För barn och ungdomar är behovet av lugn och tillit särskilt viktigt för att ett område ska uppfattas som tryggt (Kyriakidis, Hirsch & Majumdar, 2012).

Ur ett barnperspektiv finns ett antal gemensamma nämnare för platser som upplevs som trygga för både pojkar och flickor. Det är platser i det offentliga rummet som går att överblicka, ger god kontakt med omgivningen, är befolkade, går att orientera sig i och som är välskötta. (Scott Shafer, Scott, Baker & Winemiller, 2013).

En station under mark påverkar upplevelsen av både stationsrummet och vägen dit. Effekter som begränsat dagsljus och stora nivåskillnader blir påtagliga. Detta kan försvåra för barn, som ibland upplever mörka rum som skrämmande, och för exempelvis barn och föräldrar med barnvagn att ta sig mellan nivåerna. Konsekvenserna av detta kan bli otrygghet och minskad tillgänglighet för barn och ungdomar.

Under samtalen med gymnasieungdomar, som ingått i detta arbete, pekar tjejerna ut fler otrygga platser än vad killarna gör. Det kan bero på att killarna inte har samma upplevelse av otrygghet som tjejerna, eller på att killarna inte är lika bekväma med att prata om otrygghet inför klassen.

Det är även viktigt att kartlägga platser inom influensområdet där många trafikolyckor har skett. När Olskroken planskildhet och Västlänken börjar byggas, påverkas många områden av trafikomläggningar, transporter, etableringsytor och byggarbetsplatserna i sig. Redan trafikfarliga platser kan då bli än mer riskabla, särskilt för barn som har en begränsad förmåga att tolka komplicerade trafikmiljöer.

Barnen och ungdomarna som vi samtalat med inom arbetet med har klara tankar om vad som krävs för att en underjordisk station ska upplevas trygg och trivsamt. Den ska vara ljus med glada färger och breda uppgångar och trappor, vara välstädad och ha bra luft. Det ska vara lätt att hitta, finnas bra service och kanske allra viktigast att det ska vara lätt att få hjälp. Barnen pratar också om vikten av att kunna köpa mat på stationen till ett rimligt pris.

För barnen är det centralt att det finns någon att be om hjälp. Det kan handla om hjälp med att köpa eller stämpla biljetter eller att de behöver kunna fråga någon om vägen. Ett förslag i intervjustudien var att köp av biljetter bör ske innan man kommer ner på stationens plattformen. Barn är, i större utsträckning än vuxna, rädda för att hamna i situationer de inte kan kontrollera. Det faktum att de är yngre gör dem ofta mer känsliga för situationer de inte kan kontrollera eller få hjälp i. Frågan om bemanning är därför också en säkerhetsfråga.

3.1.4 Olycksdrabbade platser

För att få en nulägesbild av trafiksäkerheten i anslutning till projektens kommande byggarbetsplatser har ett utdrag beträffande den vanligaste trafikolyckstypen, det vill säga lindrigt skadade, tagits ut från Transportstyrelsens databas över trafikolyckor (STRADA).

Den vanligaste olyckstypen för alla ålderskategorier inom influensområdet är lindriga fotgängarolyckor. Särskilt olycksdrabbade platserna är utifrån statistiken från 2010-2013 området mellan Göteborgs Central och Nordstan, väster om Götaälvsbronns fäste, längs Östra Hamngatan mellan Postgatan och Sankt Eriksgatan, längs kajen mellan Göteborgsoperan och Älvrummet på Kanaltorget (Göteborg Stads dialogcentrum för stadsbyggnadsfrågor), korsningen Västra och Södra Hamngatan, korsningen alléstråket-Sprängkullsgatan samt på Rosenlundsbron, korsningen Vasagatan-Viktorigatan, korsningen Haga kyrkogata med Vasagatan och alléstråket, Korsvägen, längs Örgrytevägen mellan Liseberg och Svenska Mässan, längs Södra Vägen utanför Universeum och Världskulturmuseet samt på Mölndalsvägen i höjd med Lisebergs södra entré (Transportstyrelsen, STRADA).

Här följer beskrivningar av influensområdet för de fyra delsträckorna A-D. Områdena kring de tre stationerna är beskrivna i avsnitt 3.2, 3.3 och 3.4.

3.2 Influensområde för linjen

3.2.1 Sävenäs-Station Centralen **A**

Närområdet

Området mellan Sävenäs och den kommande Station Centralen, norr om E20, är otillgängligt och domineras av stora trafikleder och järnvägar.

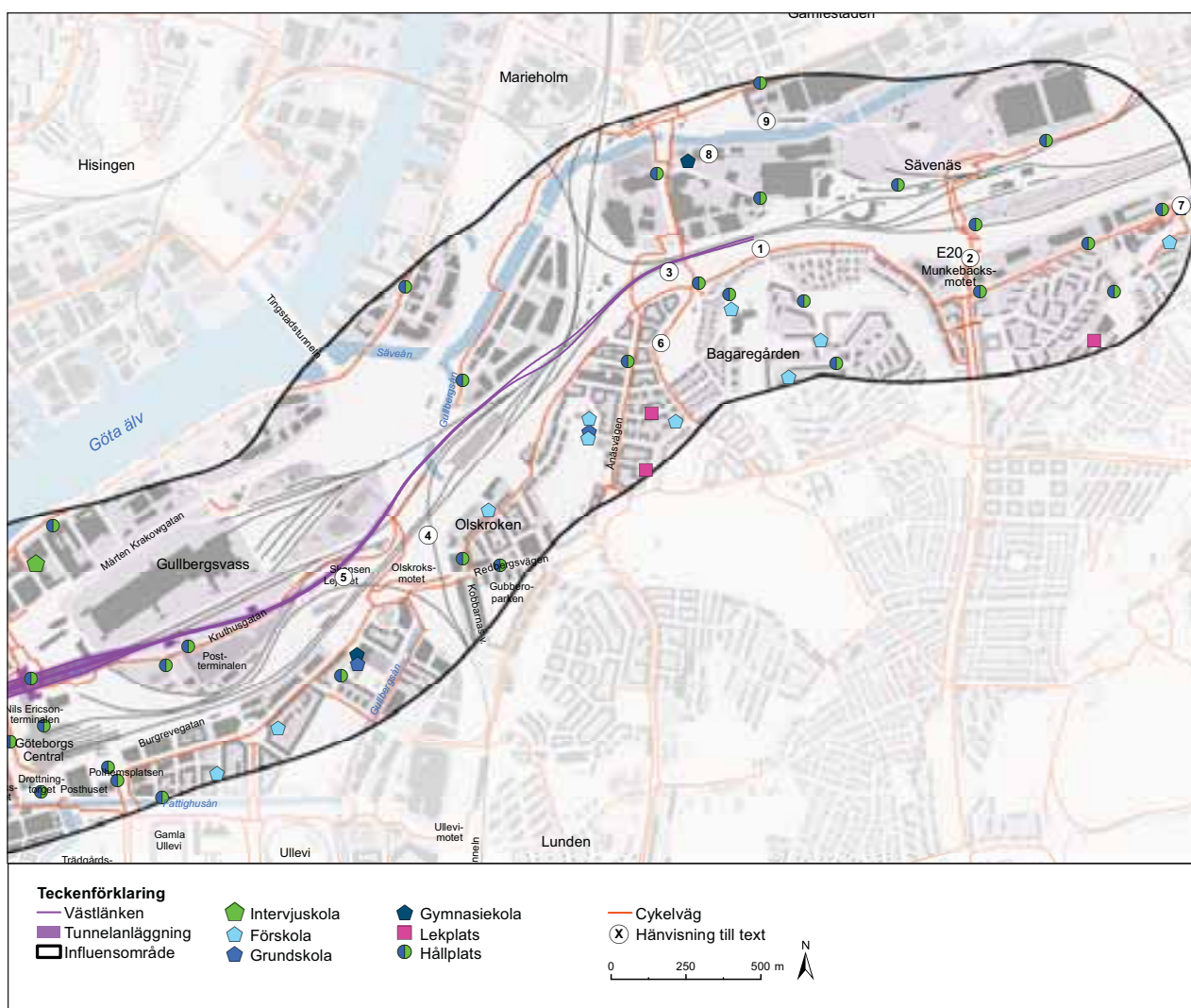
Söder om E20, mot Olskroken och Redberget, tar bostadsområden vid. I dag är vägar och spår en kraftig barriär som gör det svårt att ta sig från till exempel Olskroken och Redberget till Gamlestaden. Det finns ett fåtal ställen där barriären kan passeras: gångbron Fåfängan (1) i Gamlestaden, Munkebäcksmotet (2), Gustavsplatsen (3) och parallellt med Godstågsviadukten (4). Parallellt med E20 löper ett gång- och cykelstråk som framför allt används av pendlare men troligen också av ungdomar. På grund av långa trappor är det i praktiken omöjlig att ta sig över Fåfängan med barnvagn eller cykel. Med små barn är det besvärligt.

Målpunkter och särskilda platser ur barnperspektiv

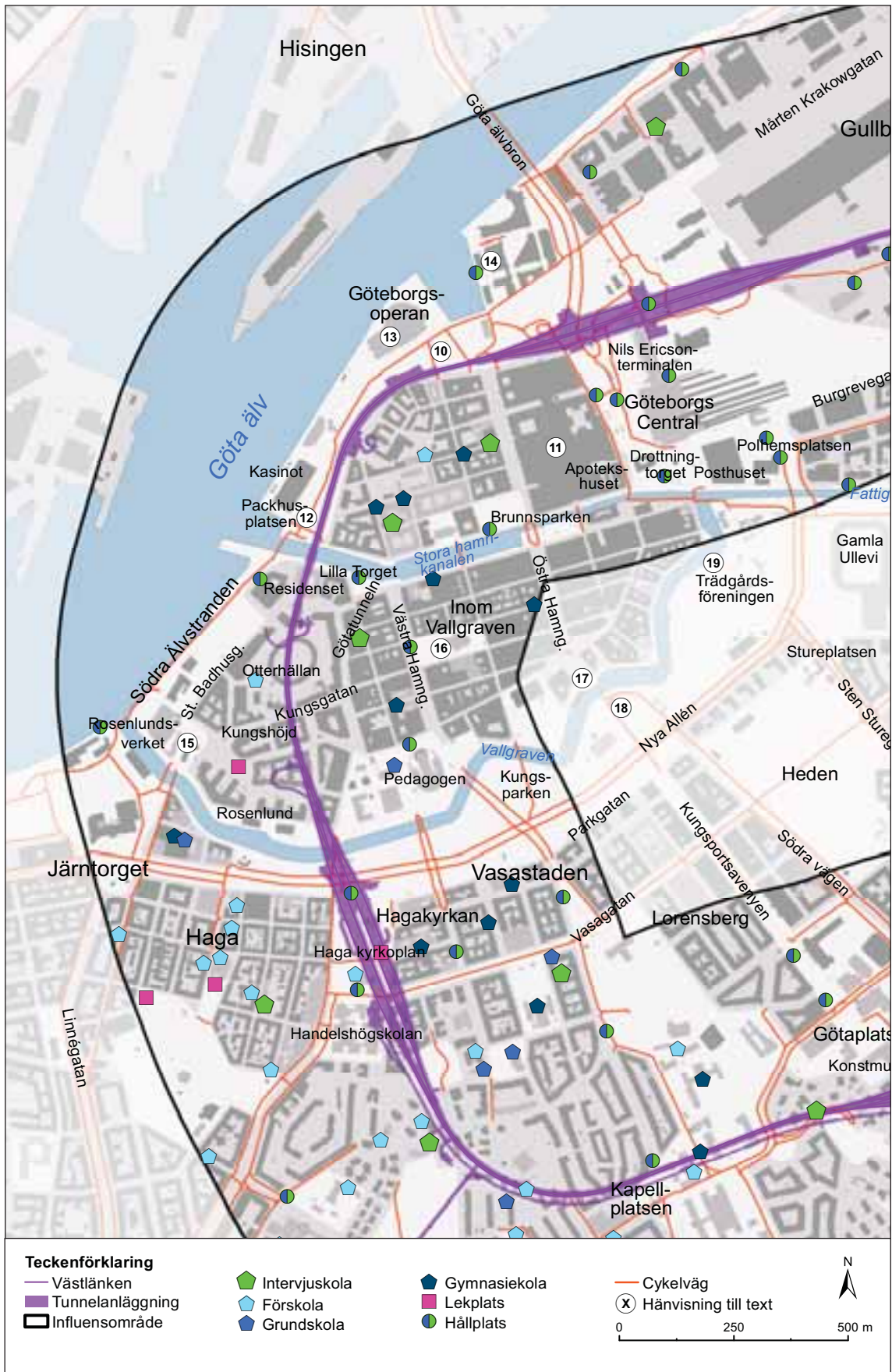
Inom influensområdet för delsträckan ligger en grundskola, Ånässkolan med 260 elever och en gymnasieskola, SKF tekniska gymnasium med 75 elever. Här ligger också tio förskolor. Målpunkter i området är: skansen Lejonet (5) på Gullberget, fotbollsplanen Ånäsfältet (6) och sporthallen Torpahallen (7). I Gamlestaden finns Kristinedals träningscenter (8) med simhall och Adrianas Danshus (9).

Målpunkter och särskilda platser ur barnens perspektiv

Barn och ungdomar som går på skolor inom influensområdet för sträckan Sävenäs-Station Centralen har inte deltagit i samtalen inom denna barnkonsekvensanalys. Målpunkter och särskilda platser ur barnens perspektiv kan därför inte anges.



FIGUR 3.2. Influensområde för delsträckan Sävenäs-Station Centralen



FIGUR 3.3. Influensområde för delsträckan Station Centralen-Station Haga

3.2.2 Station Centralen-Station Haga **B**

Närområdet

Sträckan karaktäriseras av både infrastruktur och bostadsbebyggelse blandat med verksamheter. Gaturummen i stadskärnan innanför vallgraven befolkas dagtid av besökare till de många arbetsplatserna, butikerna, kaféerna och restaurangerna. Hamnstråket kring Packhuskajen och Skeppsbron domineras till stor del av en bred trafikled och parkeringsplatser, vilket gör hamnen svårtillgänglig. I influensområdet för delsträckan Station Centralen-Station Haga finns flera målpunkter för barn och ungdomar. Inom delar av området kan barn röra sig på egen hand medan ungdomar kan röra sig över hela området.

Målpunkter och särskilda platser ur barnperspektiv

Längs denna sträcka finns tio gymnasieskolor: Drottning Blankas gymnasium, Rytmus Musikergymnasium, NTI-gymnasiet Kronhusgatan, NTI-gymnasiet Södra Hamngatan, Kita gymnasiet, Kita Ekonomi, Kita Natur, Mikael Elias Teoretiska och Aniaragymnasiet med totalt cirka 2500 elever. Dessutom finns en förskola på Nedre Kvarnbergsgatan.

Målpunkter och särskilda platser ur barnens perspektiv

Kanaltorget (10) har en särställning bland ungdomarna som betonar att platsen är viktig och att det är bra med en öppen plats nära hamnen i en fin omgivning. Här är mysigt att bara hänga, sola och äta glass. Ungdomarna tycker att det är bra med närheten till affärer och att det är mycket folk. Det är också bra att gena över platsen och många elever från de närliggande gymnasieskolorna går hit på raster. Ungdomarna påpekar att det är synd att trafiken är nära. Det är fint på kvällen med belysning. En ungdom säger ”det finns inte många platser i stan där man bara kan vara. Man borde ha fler sådana här platser. Det behövs ytor där man samlas.” Ungdomar från hela Göteborg träffas på Kanaltorget, särskilt på sommaren sitter de hellre där än i Nordstan (11). Kanaltorget används dock väldigt lite under vintern och inomhus finns enligt ungdomarna inga lokaler som kan fylla samma funktion.

Rytmusgymnasiet och Kitas gymnasium ligger nära Packhusplatsen (12). De flesta ungdomarna

passerar dagligen Packhusplatsen. De anländer ofta med buss till hållplatserna Packhusplatsen eller Skeppsbron. Många av ungdomarna går ofta ner till kajen under rasterna. Många tycker att Packhusplatsen är en bra plats, men att där är mycket trafik. Någon tycker att Packhusplatsen är otrygg på grund av parkerade bilar.

Hamnområdet vid Göteborgsoperan (13) är omtyckt. De flesta tycker att hamnområdet är mysigt med de gamla båtarna. Men flera ungdomar upplever dock att hamnen är ”läskig”. En tjej säger att ”där har varit rån och där finns alkoholisterna”. Till operan kommer man oftast från Lilla Bommen (14). Esperantoplatsen (15) används enligt ungdomarna mest av skejtare. Kring Domkyrkan (16) och Kungsportsplatsen (17) finns bra shopping. Bältesspännarparken (18) och Trädgårdsföreningen (19) är trevliga samlingsplatser nära vatten. Längs kajen löper ett viktigt gång- och cykelstråk.

3.2.3 Station Haga-Station Korsvägen **C**

Närområdet

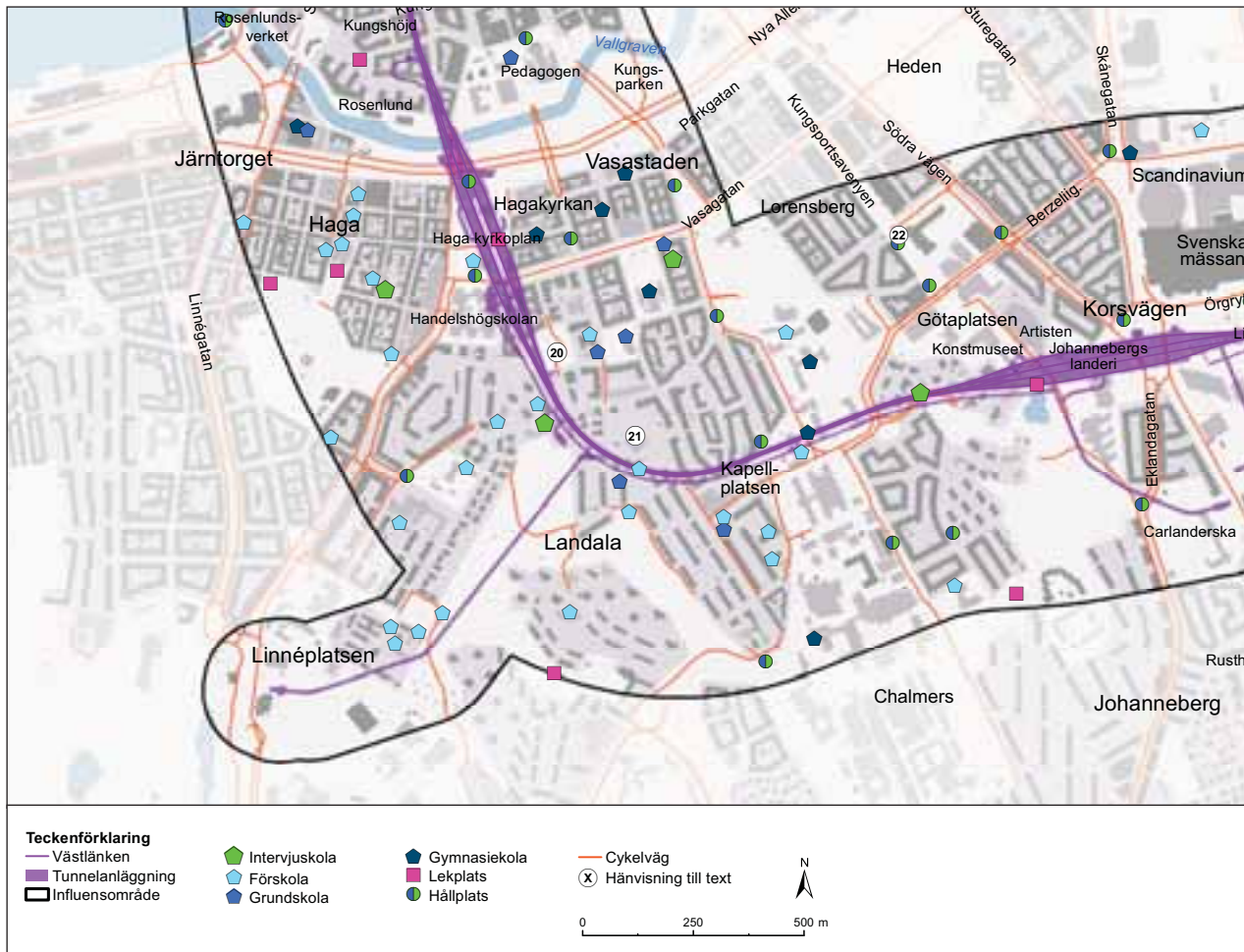
I influensområdet för delsträckan Station Haga-Station Korsvägen finns blandad stadsbebyggelse, där bostadsbebyggelse med insprängda grönytor dominerar. Barn och ungdomar bor, uppehåller sig och rör sig i området. Trots det centrala läget är området relativt lummigt, tyst och lugnt.

Målpunkter och särskilda platser ur barnperspektiv

I området finns fem grundskolor: Franska skolan, Lilla samskolan, Landalaskolan, IHGR (The International school of the Gothenburg Region) och Vasaskolan med cirka 1 000 elever samt tre gymnasieskolor: IT-gymnasiet Göteborg, Hvitfeldska gymnasiet och IHGR (The International school of the Gothenburg Region) med sammanlagt cirka 2 700 elever. Här ligger också 17 förskolor. Fogelbergsparken (20) används av flera förskolor i området.

Målpunkter och särskilda platser ur barnens perspektiv

Fogelbergsparken, badmintonhallen Fjäderborgen (21) och Kungsportsavenyn (22) är uppskattade av ungdomarna enligt de samtal och gåturer som genomförts inom ramen för arbetet med denna konsekvensanalys.



FIGUR 3.4. Influensområde för delsträckan Station Haga-Station Korsvägen.

3.2.4 Station Korsvägen-Almedal D Närområdet

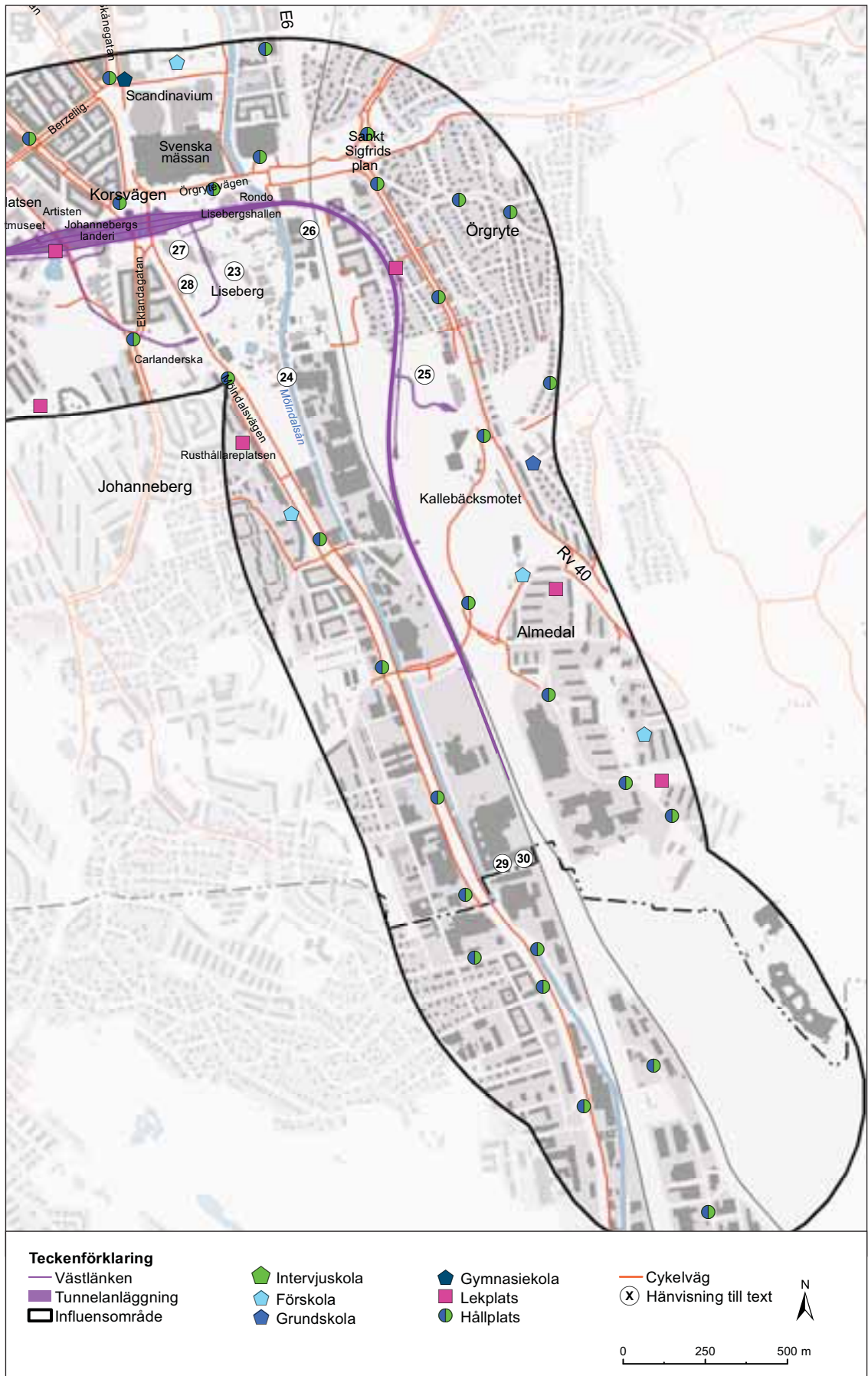
Influensområdet för delsträckan Station Korsvägen-Almedal är inget särskilt barnrikt område jämfört med övriga Göteborg. Öster om Liseberg (23) ligger Mölndalsån (24) och E6/E20. Området präglas starkt av de omgivande trafiklederna och järnvägsspåren, och är därför otillgängligt för alla, inklusive barn och ungdomar. Möjligheter att passera finns idag vid Örgrytevägen, gång- och cykelpassage under E6/E20 mellan Nellickevägen och Karlfeldtsgatan samt Sankt Sigfridsgatan. I dag är vägar och spår en kraftig barriär i området.

Öster om motorvägen i Skår och Kalleback finns bostadsbebyggelse, skola och förskola. Inom bostadsområdena är förutsättningarna för barns självständiga rörelser bättre.

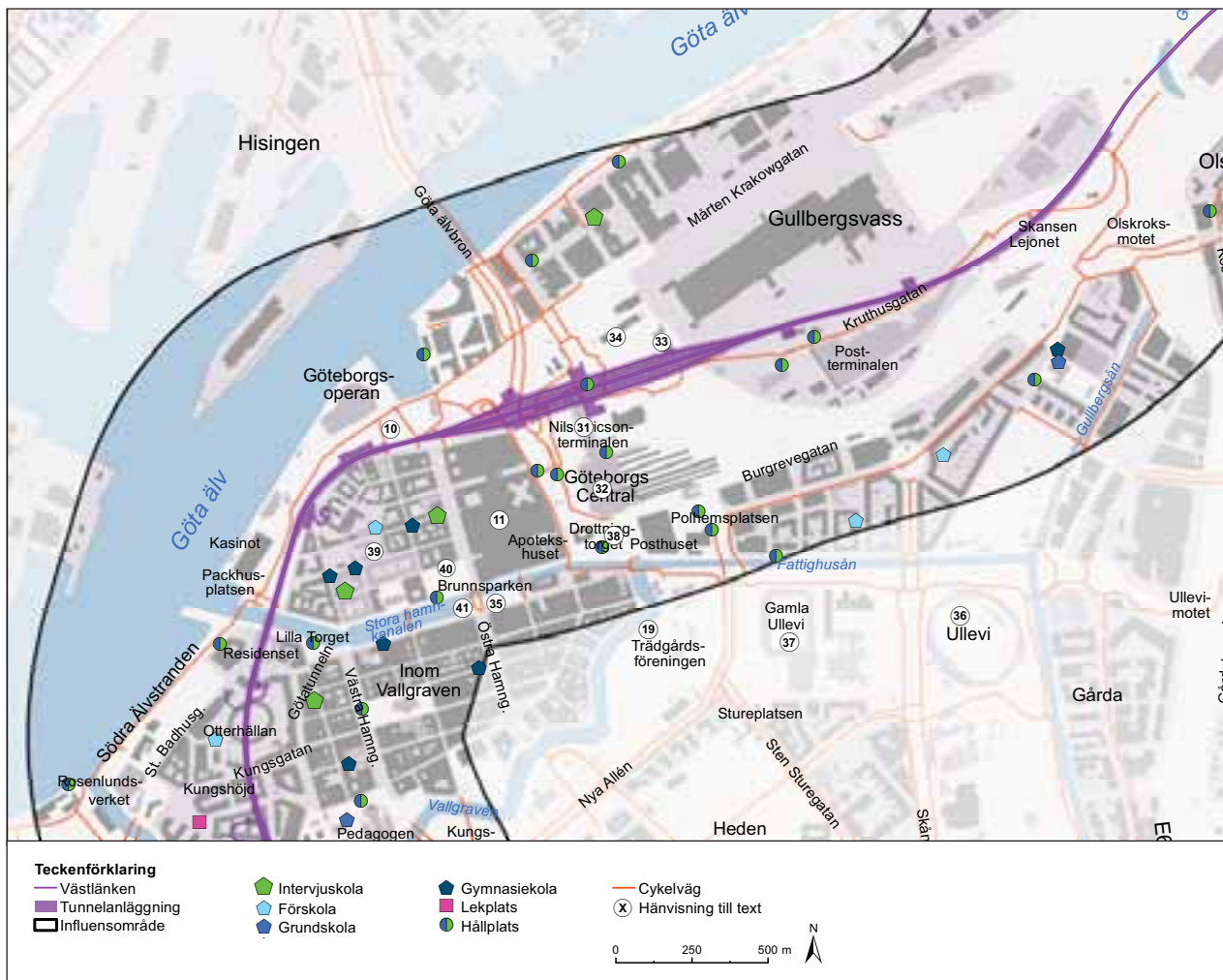
Målpunkter och särskilda platser ur barnperspektiv

Inom influensområdet för delsträckan finns två grundskolor, Skårskolan och Kunskapsskolan, med cirka 350 elever samt ett gymnasium, Krokslättsgymnasiet med 300 elever. I området finns fyra förskolor samt nöjesparken Liseberg. Nöjesparken har årligen runt tre miljoner besökare och är en stor målpunkt för barnfamiljer och ungdomar. Många ungdomar har säsongskort och använder parken som mötesplats och tillbringar mycket tid här sommartid. Jakobdals naturpark (25) används som lek område. Move (26) är en dansstudio för barn och ungdomar som ligger mellan Liseberg och E6/E20.

Målpunkterna Liseberg, Universeum (27) och Världskulturmuseet (28) har besökare såväl från närområdet som långväga besökare. I verksamhetsområdet mellan E6/E20 och Mölndalsån i Almedal ligger Bushuset (29) och Laserdome (30).



FIGUR 3.5. Influensområde för delsträckan Korsvägen-Almedal



FIGUR 3.6. Influensområde för Station Centralen

Dessa målpunkter används inte dagligen av barn och ungdomar utan är turistmål och sällanaktiviteter.

Målpunkter och särskilda

platser ur barnens perspektiv

Barn och ungdomar som går vid skolor inom influensområdet för delsträckan Korsvägen-Almedal har inte deltagit i samtalen inom denna barnkonsekvensanalys. Målpunkter och särskilda platser ur barnens perspektiv kan därför inte anges.

3.3 Influensområdet för Station Centralen

3.3.1 Närområdet

Station Centralen kommer att byggas i den norra delen av centrala Göteborg, och dess influensområde begränsas av Göta älv i norr och nordväst. Influensområdet domineras av infrastruktur, handel, arbetsplatser och olika besöksattraktioner.

I de norra delarna av influensområdet är trafikintensiteten mycket hög. Här finns också stora parkeringsytor. Hela influensområdet karakteriseras av låg boend tätet och området omgärdas av stora trafikleder med mycket trafik oavsett tid på dygnet. Den fysiska miljön är präglad av stora, svåröverblickbara, hårdgjorda ytor. Här finns inte mycket grönska eller ytor för barn och ungdomar att leka och umgås på.

I området finns både vanliga cykelbanor och cykelbanor som tillhör det högprioriterade övergripande cykelnätet. Nätet har en sträckning i fyra riktningar som sammanstrålar nordväst om Nils Ericsonterminalen (31). Övriga cykelbanor skapar ett mer finmaskigt nät som i huvudsak följer de stora trafiklederna. På övriga gator gäller blandtrafik (Göteborgs Stad, Cykelkarta Göteborg, 2012). Det övergripande cykelnätet trafikerades av många cyklister i hög hastighet. Övriga cykelbanor finns i begränsad omfattning, bortsett utmed de större trafiklederna. Cykelnätet i



FIGUR 3.7. Samtal med ungdomar från Plusgymnasiet (Foto: Anna-Karin Joelsson)

området är inte helt sammanhängande, det finns cykelbanor som slutar tvärt.

3.3.2 Befolkning, skolor och förskolor

Influensområdet är relativt lågt befolkat, något som dock kan komma att förändras framgent i och med Göteborgs Stads planer för området. I influensområdet bor drygt 470 personer som är under 18 år i dag. Det är cirka tio procent av den totala befolkningen i området. Drygt 245 personer är fem år eller yngre, vilket motsvarar cirka fem procent av den totala befolkningen (SCB/Göteborgs Stad stadsledningskontoret, 2012). Barn och ungdomar som går i skolan i området bor i huvudsak i andra delar av Göteborg eller utanför Göteborg. Det innebär att det finns en stor inpendling av barn och ungdomar till influensområdet.

Inom influensområdet finns en grundskola, Vittra Kronhusparken, ett gymnasium, Plusgymnasiet, samt en grund- och gymnasieskola, Göteborgs Högre Samskola. Vittra Kronhusparken är en friskola som ligger på Kronhusgatan, väster om Göteborgs Central (32). Här går barn i årskurserna F-9. På skolan går cirka 400 personer. Skolan sak-

nar en traditionell skolgård och använder sig av "det utvidgade klassrummet" i undervisningen, det vill säga av staden, parkerna och museum. Plusgymnasiet ligger på Kämpegatan, norr om Göteborgs Central. Detta är en gymnasieskola med både högskole- och yrkesförberedande utbildningsprogram. Majoriteten av ungdomarna är 16-19 år. På skolan går cirka 650 personer. Göteborgs Högre Samskola är en fristående grund- och gymnasieskola. Den ligger på Stampgatan i den östra delen av influensområdet. Skolan har 1 100 barn och ungdomar i årskurserna 7-9 och gymnasiet. Inom området finns även förskolorna Färgaregatan och Baldersplatsen med 74 barn i ålder 1-6 år.

3.3.3 Målpunkter ur barnperspektiv

I influensområdet finns få lekplatser och andra platser som riktar sig specifikt till barn och ungdomar. Kanaltorget (10) är en öppen yta med konstgräs som möjliggör både lek, sport och rekreation. Här finns även en skateanläggning.

Andra målpunkter inom influensområdet är till exempel Nordstans köpcenter (11), Trädgårdsföreningen (19), Brunnsparken (35) samt arenor-

na Nya Ullevi (36) och Gamla Ullevi (37). Inom området finns även de tidigare nämnda skolorna och förskolorna. Volviahallen vid Bergslagsbanans stationshus är en målpunkt för barn och ungdomar på Vittraskolan och Plusgymnasiet som har sina idrottslektioner i hallen.

3.3.4 Målpunkter ur barnens perspektiv

I samtal med ungdomar på Plusgymnasiet framkom att de regelbundet besöker butiker, caféer och hamburgerrestauranger i närheten av gångstråket Nordstan-Brunnsparken-Fredsgatan. Exempel på målpunkter är McDonalds, godisbutiken bredvid McDonalds, Munkstället i Brunnsparken, Arkaden, NK, Supersushi och affären Hollywood. Andra målpunkter i influensområde är Nya Ullevi, Gamla Ullevi och Ullevi tennishall. Dessa målpunkter används för aktiviteter som att träna, spela och titta på matcher.

Ungdomarna presenterade även målpunkter som används för att bara ”hänga vid” och ”vara på”, till exempel bänkarna i Brunnsparken, bänken på Nordstans östra fasad (mot Nils Ericsonsgatan) och södra entrén (vid McDonalds), Pressbyrån på Drottningtorget (38) och Franks korvkiosk (nära taxistationen på Burggrevegatan). Området vid kajen och Kanalторget är andra spontana målpunkter, framför allt under sommarhalvåret när det är fint väder.

Barnen på Vittraskolan beskrev Brunnsparken, Kanalторget och Trädgårdsföreningen som målpunkter som barn använder för lek. Andra målpunkter kring det som planeras bli Station Centralen är Kronhusparken (39) och Nordstan. Kronhusparken framhöll barnen som en bra och rolig plats att vara på.

3.3.5 Rörelseflöden samt viktiga stråk ur barnperspektivet

Göteborgs Central är en viktig kollektivtrafikknutpunkt för de ungdomar som anländer från kranskommunerna för att ta sig vidare till skolor i staden.

Ur barnperspektiv finns två viktiga stråk och stora rörelseflöden: mellan Göteborgs Central och Nordstan och vidare till Brunnsparken, samt mellan Göteborgs Central och Drottningstorget. Dessa två stråk används främst av ungdomar.

3.3.6 Rörelseflöden samt viktiga stråk ur barnens perspektiv

Majoriteten av de barn och ungdomar som intervjuats och som går i skolor i influensområdet tar sig till området med kollektivtrafik. De flesta anländer till kollektivtrafikhållplatser i anslutning till Göteborgs Central. Därifrån går de till sina respektive skolor.

Skolorna i influensområdet använder målpunkter i området som klassrum och gör gemensamma promenader till bland annat Kanalторget, Volviahallen, Kronhusparken och Trädgårdsföreningen. Barnen som går på Vittraskolan tar sig till Volviahallen via Kronhusgatan, längs Östra Hamngatan och följer Spannmålsgatan genom Nordstan, vidare över Nils Ericsonsgatan vid spårvagnshållplatsen och in genom Nils Ericsonsterminalen och förbi Göteborgs Centrals angöring, Kruthusgatan och Bergslagsgatan. När barnen går till Volviahallen sker det i sällskap av lärare. Plusgymnasiets ungdomar tar sig mellan skolan och Volviahallen via Kämpegatan, Kilsgatan (delvis gata, delvis gång- och cykelbana) och följer Stadstjänaregatan över Götaleden fram till Bergslagsgatan.

Inga samtal med ungdomar från Göteborgs Högre Samskola har genomförts inom ramen för denna barnkonsekvensanalys, varför det inte är känt hur ungdomarna från denna gymnasieskola rör sig i området.

3.3.7 Särskilda platser ur barnperspektiv

Området där Station Centralen planeras är till stora delar otryggt utanför kontorstid. Norra delen av influensområdet är storskaligt, platt, hårdgjort och saknar grönska. Området är överlag dåligt belyst, svårorienterat och ödsligt. Många ytor är slitna och i dåligt skick. Detta ger ett skräpigt, nedslitet och övergivet intryck. Trafiklederna utgör barriärer. En sådan fysisk utformning har stor negativ inverkan på hur området används och på hur tryggheten fungerar (Listerborn, 2002). Delar av influensområdet, framför allt handelsytorna i väster, är däremot platser som uppmuntrar till rörelser stora delar av dygnet. De blir därför också mindre otrygga så länge de är befolkade.

Trädgårdsföreningen är en lummig park, ett område som är stort och som främjar spring, lek och promenader.

3.3.8 Särskilda platser ur barnens perspektiv

I samtal med Plusgymnasiets ungdomar pekades ett antal platser ut som särskilt otrygga. Brunns-parken upplever många som en ofräsch, smutsig och mörk plats, med tillägget obehaglig, eftersom ”där är en massa alkisar”. Nordstan, både inne och utanför, upplever många som en otrygg plats på kvällen och natten, eftersom det inte rör sig så många människor där. Postgångstunneln mellan Göteborgs Central och Nordstan undviker många under dygnets mörka timmar. Stråket med en trappa som förbinder Nordstans Parkeringshus med Nils Ericsonterminalen (mellan Nils Ericsonsgatan till Bergslagsgatan) beskrivs som mörk och farlig. Även området vid Franks korvkiosk (nära taxistationen på Burggrevegatan) anses otryggt och mörkt.

Flera ungdomar poängterar att dessa områden ofta är folktomma och av den anledningen upplevs otrygga. Ungdomarna poängterar att upplevelsen också är starkt förknippad med att de känner obehag inför många människor som vistas på dessa platser. Även längs med Göta älv menar ungdomarna att det finns människor med missbruksproblem och att där känns öde och farligt. Andra platser som särskilt lyfts fram som otrygga nattetid är Göteborgs Central och Nils Ericsonterminalen.

Barnen på Vittraskolan framförde att otrygga platser är där trafiken är skrämmande, stökig och i vissa fall otydlig. Exempel som lyfts fram är Östra Hamngatan i anslutning till skolan. Gaturummet beskrivs som rörigt, att det händer för mycket och upplevs som farligt (vägområdet trafikerar av gående, cyklar, bilar, bussar och spårvagnar). Osäkerheten ligger i biltrafikens höga hastighet och att det finns en cykelled där cyklister i hög hastighet korsar gångbana där barnen oftast går. Även trafiken vid Brunnsparke beskriver som stökig och farlig.

Området norr om stationen anses stort, smutsigt och hårt trafikerat. Gustav Adolfs torg (40) beskrivs som skräpigt och en plats som behöver städas bättre.

Barn, liksom ungdomar, lyfter fram att tidpunkten på dygnet påverkar upplevelsen av trygghet. Många av barnen tycker exempelvis att Nordstan blir en läskig plats när det är mörkt och folktomt. Vidare beskrivs att känslan av obehag och otrygghet är starkt förknippad med vilka personer som vistas på platsen.

Barnen på Vittraskolan menar att en bra plats är en plats som är snygg, inte stökig utan lugn och

mysig och där det inte luktar illa. Kanaltorget ges som exempel på en bra plats. Där kan barnen leka, ”sofota”, cykla och skejta. Även Lejontrappan (41) nämns som en omtyckt plats, framför allt under sommarhalvåret.

Ungdomar på Plusgymnasiet menar att trygga och attraktiva platser är sådana där många passerar och ställen där man kan kolla på folk och träffas. Exempel på platser är bänkarna vid Nordstans östra entré, bänkarna i Brunnsparke och på Drottningtorget. Området vid Kajen och Kanaltorget nämns också som trivsamma platser. Kajokrådet används framför allt sommartid.

3.4 Influensområdet för Station Haga

3.4.1 Närområdet

Influensområdet för den planerade Station Haga ligger mellan Kungssportsavenyn (22), och Järntorget (42) och består av såväl stadsdelen Haga som delar av Annedal, Vasastan och innerstan innanför Vallgraven. Området ligger längs Rosenlundskanalen och gränsar i nordost till Kungsparken (43) och innerstan. Haga beskrivs som ”den trygga och barnvänliga stadsdelen mitt i staden” (Göteborg Stad, Stadslivet i centrala Göteborg, 2012). Där definieras trygghet som en upplevd känsla av trygghet och säkerhet i stadsmiljön, i synnerhet under kvällstid. Kännetecknande för de mest barnvänliga platserna är att gångtrafikanter prioriteras. Vasastan upplevs inte som lika barnvänligt som Haga.

Servicetunnel Haga kommer att mynna intill Psykologiska institutionen (Psykologen) vid Linéplatsen (44), vid Övre Husargatan-Dag Hammarskölds led. Det är ett starkt trafikerat stråk där verksamheterna ligger tätt. På andra sidan stråket ligger Slottsskogen (45), en av Göteborgs största och mest välbesökta parker.

3.4.2 Befolkning, skolor och förskolor

I området bor cirka 9 800 personer varav drygt 1 500 är under 18 år. Nästan 700 är under 5 år, drygt 600 är mellan 6 och 15 år, och drygt 200 är mellan 16 och 18 år. Influensområdet hör till de mest barnrika områdena i centrala Göteborg (SCB/Göteborgs Stad stadsledningskontoret, 2012).

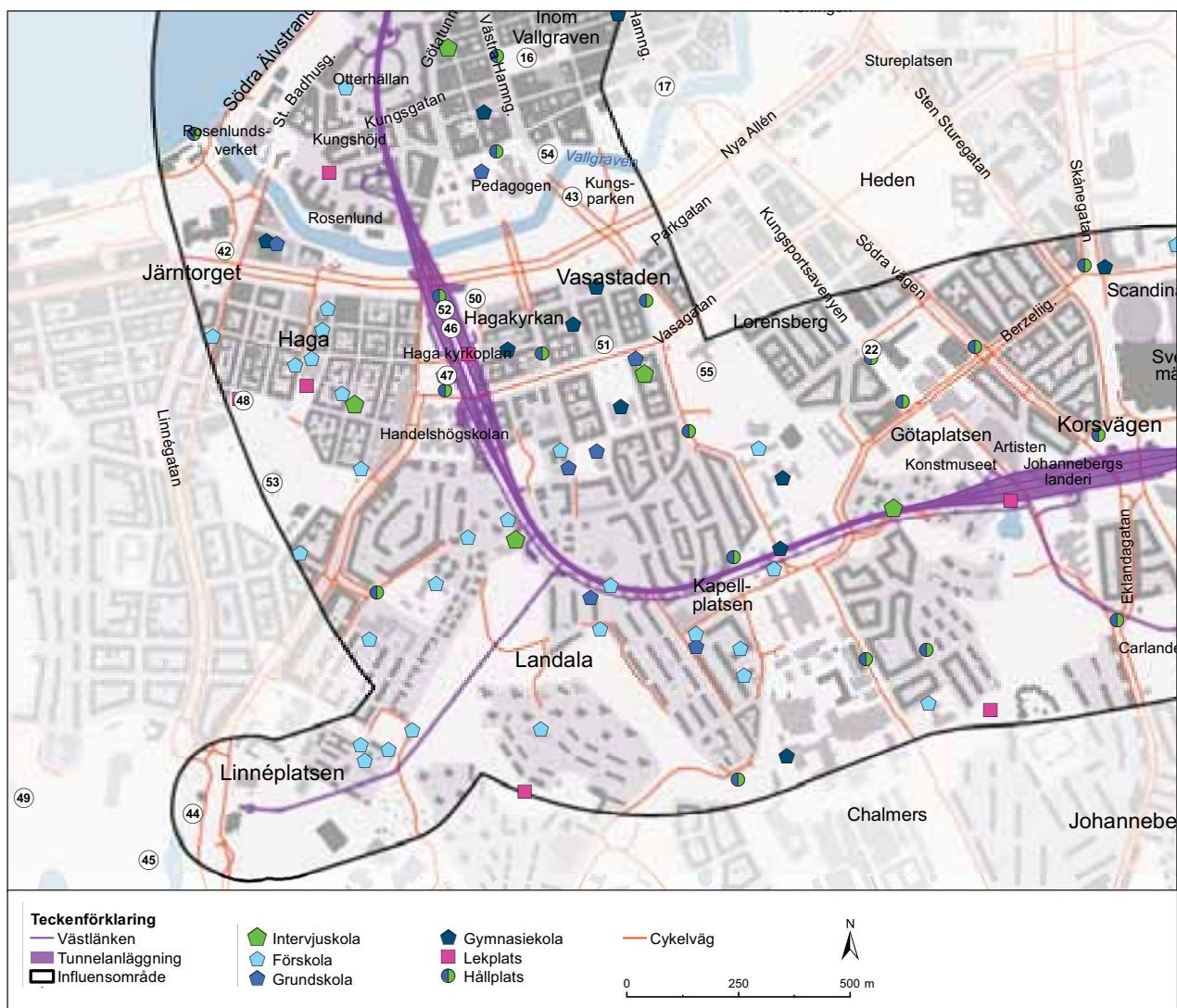
Inom en radie på cirka 500 meter från den föreslagna mynningen för servicetunnel Haga bor cirka 3 000 personer. Av dessa är ungefär 450 barn och ungdomar under 18 år (SCB/Göteborgs Stad stadsledningskontoret, 2012).

Inom en 500 meters radie kring den framtida Station Haga finns sex grundskolor: Gustaviskolan, Hagaskolan, Snitz resursskola, Victoriaskolan, Montessoriskolan Centrum och Montessoriskolan Villa Darjeeling med sammanlagt cirka 1 000 elever. Dessutom finns sex gymnasieskolor: Sjölnings gymnasium, LM Engströms gymnasium, Sigrid Rudebecks gymnasium, Cybergymnasiet, GTI:s gymnasieskola och Schillerska gymnasiet med sammanlagt cirka 3 000 elever. I området finns också tolv förskolor och ett tiotal fritidsgårdar. På Haga kyrkoplan (46) ligger förskolan Föräldrakooperativet Lönner som är lokaliserat i Samhällsvetenskapliga bibliotekets (47) källarvåning. De har en barngrupp på som mest 18 inskrivna barn.

3.4.3 Målpunkter ur barnperspektiv

Station Haga kommer att byggas under Haga kyrkoplan. Det är en grönskande park och för ett stort antal människor deras närmsta grönområde. Parkens inhägnade lekplats är en mötesplats för såväl barn som föräldrar. Haga kyrkoplan utnyttjas väl, särskilt dagtid och under sommarhalvåret. Här är mycket människor i rörelse och det kan ibland vara lite ont om plats, såväl på lekplatsen som i resten av parken.

Haga kyrkoplan fungerar även som skolgård för flera skolor och förskolor. Hit kommer många skolklasser och förskolegrupper från andra delar av staden. Parken har många funktioner, men barnen använder den främst för lek. Dock kan det saknas aktiviteter för äldre barn som inte leker på lekplatsen. (Lipschütz, 2012).



FIGUR 3.8. Influensområde för Station Haga