



FIGUR 3.9. Översiktsbild Haga kyrkoplan

3.4.4 Målpunkter ur barnens perspektiv

I de samtal och gåturer som genomförts inom ramen för arbetet med denna konsekvensanalys framgår att Haga kyrkoplan är en central målpunkt för barnen och ungdomarna. Barnen på Lilla Samskolan berättar att de ibland är här med fritids, men inte med skolan. Ungdomarna från Montessoriskolan Centrum har ingen egen skolgård och använder därför Haga kyrkoplan som skolgård.

Få av barnen är i parken på egen hand efter skolan. Oftast är de där tillsammans med sina föräldrar och syskon. Ibland åker de spårvagn hit. De tycker att det är ett mysigt ställe att vara på. Barnen leker mest på lekplatsen och på grusplanen och uppskattar att det är en lugn plats. Barnen tycker inte att trafikbullret hörs inne i parken utan bara i utkanterna. De uppskattar träden, kyrkan, gräset och blommorna och framför allt att det är lagom stort utrymme där det är roligt att leka.

Barnen och ungdomarna kommenterar att det inte finns så många andra parker i centrum, nära skolan. Det finns andra mindre lekplatser i närheten, som den så kallade Tågparken (48) och två andra lekplatser i Haga samt den stora parken Plikta (49) i Slottsskogen. Många av barnen som känner till dessa andra parker föredrar dem framför Haga kyrkoplan.

Många av barnen och ungdomarna brukar vara i Haga för att hälsa på vänner och släktingar, leka, rasta hunden, fika eller bara passera igenom. Flera av dem bor också i Haga. Många av barnen och ungdomarna går till Smyrnakyrkan (50) och Betlehems kyrkan (51) där de sjunger i kör eller har andra aktiviteter. Få av barnen har målpunkter i området närmast skolan. Många har sportaktiviteter och andra fritidssysselsättningar utanför influensområdet, både i och utanför centrala Göteborg.

3.4.5 Rörelseflöden samt viktiga stråk ur barnperspektiv

Haga kyrkoplan omges av alléstråket (det vill säga Norra Allén-Nya Allén samt Södra Allén-Parkgatan) och Sprängkullsgatan. Det är kraftigt trafikerade gator som begränsar tillgängligheten, i synnerhet för barn. Trafiken medför buller och luftföroreningar. I alléstråket är det många trafikljus och särskilt för barn blir barriären påtaglig då många föräldrar inte låter sina barn gå där på egen hand. Området upplevs även otryggt kvällstid.

3.4.6 Rörelseflöden samt viktiga stråk ur barnens perspektiv

I samtalen och gåturerna med barn och ungdomar i arbetet med denna konsekvensanalys fram-

går att många av barnen som går på Lilla Samskolan bor i Vasastan, Linnéstaden och Annedal. De promenerar i stor utsträckning till skolan. För de barn och ungdomar som bor längre bort varierar färdstället men många blir skjutsade och avsläppta nära skolan. Ibland åker de buss eller spårvagn med skolan. Många av ungdomarna på Montessoriskolan Centrum åker spårvagn till skolan och några cyklar. Några åker pendeltåg och tar sedan buss nummer 16.

Barnen och ungdomarna rör sig ofta längs Vasagatan, de flesta till fots och på cykel men några åker spårvagn eller blir skjutsade. Några rör sig ibland längs Haga Kyrkogata vid sidan av parken. Hagakyrkan är den viktigaste spårvagnshållplatsen. När de ska dit går de hellre på gatan och längs Sprängkullsgatan än genom parken, men några genar också över Haga kyrkoplan. Ungdomarna på till exempel Montessoriskolan har slöjd och hemkunskap i Hagaskolan och går alltså ofta förbi och genom parken.

3.4.7 Särskilda platser ur barnperspektiv

Både förskolepersonal och föräldrar upplever Haga kyrkoplan som en trygg plats där barnen gärna leker. Personal från förskolan Lönneuppgår dock att den inte är lika trevlig nattetid och att de ofta måste plocka upp skräp från området alldeles bakom Samhällsvetenskapliga biblioteket (Lipschütz, 2012).

I den norra delen av Kungsparken förekommer i dag missbruk och gatuprostitution, framför allt kvällstid. Här saknas kringliggande bostäder, verksamheter och trygghetsskapande kvällsöppna entréer. Detta gör att parken lätt kan upplevas otrygg, framförallt under kvällstid. Gustaviskolan ligger nära Kungsparken, men få barn vistas i området på egen hand, särskilt inte under kvällstid.

3.4.8 Särskilda platser ur barnens perspektiv

Platser som barnen och ungdomarna upplever otrygga är som regel platser där det ofta finns berusade eller drogpåverkade personer. Ett annat återkommande tema är tätt buskage. Platser med liv och rörelse och som är lätta att överblicka upplevs som trygga platser.

De barn och ungdomar vi talat med upplever generellt parken på Haga kyrkoplan som en trygg plats. I området bakom Samhällsvetenskapliga biblioteket är det däremot otrygt med mörka

vrår och ibland sitter berusade personer på bänkarna. En del av barnen tycker att buskarna bakom Hagakyrkan är "mörka och läskiga". Flera barn tycker dock att buskagen är roliga att leka i. Generellt upplevs området mellan kyrkan och alléstråket som mörkt och barnen och ungdomarna brukar inte vara där. Få använder grässlätten mellan Haga kyrkoplan och Haga Nygata.

Vid spårvagnshållplats Hagakyrkan tycker barnen att det är svårt att se om det kommer ännu en spårvagn på andra sidan när spårvagnen stannar. Med skymd sikt blir det svårare att passera. Övergångsstället vid Hagakyrkan (52) nämndes också som en otrygg plats med motiveringen att det är svårt att gå över. Många tycker också att det är svårt att gå över Sprängkullsgatan. Det är mycket trafik, många filer och därför svårt att se var bilarna kommer ifrån. Barnen och ungdomarna beskriver att även cyklister kommer fort och är dåliga på att ta hänsyn till gångtrafikanter. Ungdomarna påpekar också att det tar lång tid att komma till skolan när det pågår vägarbeten.

Rosenlund är ett område som upplevs som otryggt. Backen vid lekplatsen och de röda husen vid trappan upp till skansen Kronan (53) är andra platser som barnen tycker är "läskiga". "Där finns det mycket fyllgubbar och knarkare", säger barnen.

Ungdomarna berättar i våra samtal att de gärna besöker affärsstråken kring Grönsakstorget (54), Domkyrkan (16) och Kungsportsplatsen (17). De uppskattar affärerna, att där är mysigt, händer mycket och att man kan strosa runt. Även Vasaparken (55) och Haga Nygata nämns som platser de gärna är på. Under skoldagarna hänger ungdomarna ofta vid bänkarna utanför Hemköp på Vasagatan samt på Haga kyrkoplan.

3.5 Influensområdet för Station Korsvägen

3.5.1 Närområdet

Station Korsvägen kommer att ligga i de sydöstra delarna av centrala Göteborg, vid Korsvägen (56), där områdena Krokslätt, Johanneberg, Lorensberg och Heden möts. Det är områden med olika karaktärer som bostadsområde, grönområde, intensivt trafikområde och turistmål.

I området kring Korsvägen är bilen mer prioriterad än gående och cyklister. Många trafikslag och flera vägar och gång- och cykelbanor korsar varandra, och allt bidrar till en rörig trafiksituation. Det

begränsar möjligheterna för barn och ungdomar att röra sig på egen hand runt Korsvägen (Göteborgs Stad, Stadslivet i centrala Göteborg, 2012).

3.5.2 Befolkning, boende och skolor

I influensområdet för Station Korsvägen bor cirka 5 500 personer varav knappt 600 är under 18 år. Drygt 260 av dessa är under 5 år, cirka 200 är mellan 6 och 15 år och cirka 90 är mellan 16-18 år. (SCB/Göteborgs Stad stadsledningskontoret, 2012).

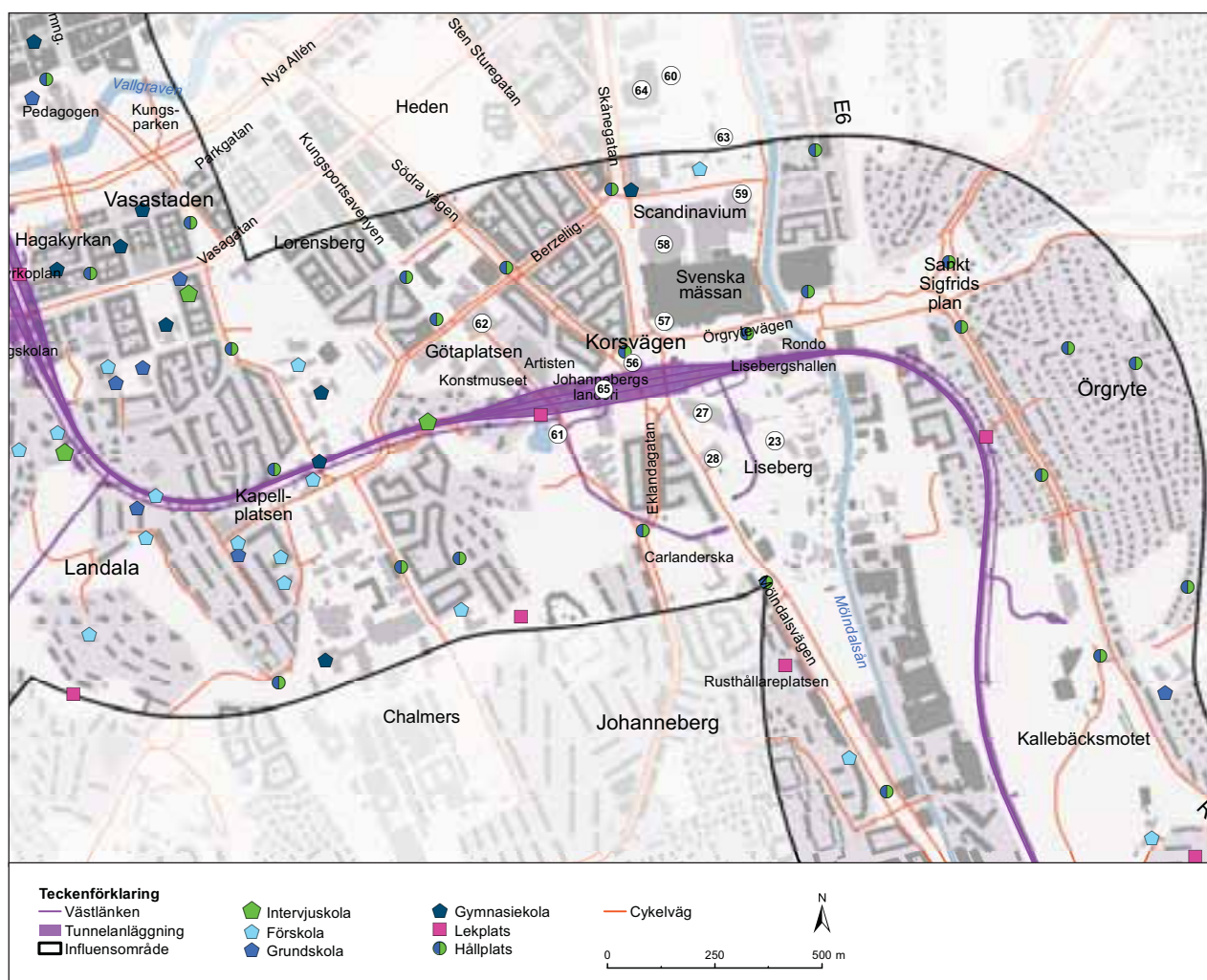
Totalt finns inom influensområdet tre grundskolor med sammanlagt cirka 900 barn och ungdomar: Vasaskolan (F-9) ligger väster om Korsvägen på Viktor Rydbergsgatan. 300 barn och ungdomar går på skolan. Norr om Korsvägen i Johanneberg ligger Fenestra centrum (årskurs 6-9) på Gyllenkrooksgatan med 50 barn och ungdomar samt Johannebergs skola (F-9) på Olof Ru-
debecksgatan med 550 barn och ungdomar.

Norr om Korsvägen, längs Södra Vägen, ligger gymnasieskolorna Munkebäcksgymnasiet med 600 ungdomar och Burgårdens utbildningscentrum med cirka 1 500 ungdomar. Nordväst om Korsvägen på Södra Vägen ligger Ingrid Segerstedts gymnasium med cirka 300 ungdomar.

Av områdets åtta förskolor ligger fem norr om Korsvägen och tre väster om i Johanneberg.

3.5.3 Målpunkter ur barnperspektivet

I området finns flera stora målpunkter som attraherar barn och ungdomar. Det är Liseberg (23), Svenska Mässan (57), Universeum (27), Världskulturmuseet (28), och Scandinavium (58). Besökare till målpunkterna består både av boende i närområdet och långväga besökare som kommit till området enbart för att besöka målpunkten. Flertalet av målpunkterna är stora till ytan och blir i en del fall barriärer. Flera av målpunkter-



FIGUR 3.10. Influensområde för Station Korsvägen

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

Liseberg ligger strax öster om Korsvägen och är en nöjespark som har cirka 2,8 miljoner besökare varje år (www.liseberg.se, Verksamhetspresentation 2014). Liseberg har två entréer, huvudentrén mot Örgrytevägen i norr och en mindre entré mot söder. Många barn och ungdomar som bor i närheten har säsongskort och använder nöjesparken mycket ofta, framför allt under sommarsäsongen (april-början av oktober).

Svenska Mässan ligger precis norr om Korsvägen och har årligen cirka en miljon besökare som kommer för att delta i mässor eller konferenser. Gothia Towers i anslutning till Svenska Mässan är ett landmärke i Göteborg. Norr om Svenska Mässan finns Scandinavium där stora kultur-, nöjes- och sportevenemang genomförs (WSP, Trafikalt dimensionerings PM 2013).

Universeum ligger precis söder om Korsvägen och har sin entré riktad mot Korsvägen. Det är ett vetenskapscentrum och museum som framför allt riktar sig till barn och ungdomar. Universeum har cirka 550 000 besökare varje år, varav cirka 275 000 är barn. Cirka 60 000 av barnen besöker Universeum med sin skolklass (Universeum, Erik Edblad, 2014-04-24).

Söder om Universeum ligger Världskulturmuseet som har sin entré på norra fasaden, mot Korsvägen. Museiverksamheten har årligen cirka 275 000 besökare varav cirka 49 000 är barn och ungdomar. Utöver detta genomförs pedagogisk verksamhet för cirka 19 000 besökare varav 16 000 är skolelever (WSP, Trafikalt dimensionerings PM 2013).

I influensområdet finns fler stora målpunkter som i stor utsträckning är besöksmål för barn och ungdomar som bor i staden. Dessa målpunkter är Valhallabadet (59), Actionpark (skatepark) (60), lekplatsen i Renströmsparken (61), Stadsbiblioteket (62), Valhalla Idrottsplats (63), och Filmstaden Bergakungen (64).

Några grönområden finns i området: Renströmsparken, området runt Johannebergs landeri (65), platsen utanför Universeum och även Liseberg.

Renströmsparken ligger väster om Korsvägen och besöks av barn och ungdomar från hela Göteborg. Området är klassat som bostadsnära park- och natur och som stadsdelspark. I norra delen finns en lekplats som riktar sig till små barn, upp till cirka

sju år. Grönområdet ligger på en höjd skyddad av bostäder och universitetsbyggnader vilket gör att det saknar visuell kontakt med Korsvägen.

Grönområdet utanför Johannebergs landeri är trots sin närhet till Korsvägen idag relativt outnyttjad av barn och ungdomar vilket sannolikt beror på att platsen inte upplevs som lätt att nå från hållplatsen på grund av tät trafik.

3.5.4 Målpunkter ur barns perspektiv

Liseberg är den målpunkt som flest barn och ungdomar nämner som en plats de gillar. Förutom Liseberg nämner de Filmstaden Bergakungen, Valhallabadet, Avenyn, Universeum och Scandinavium som populära platser.

Renströmsparken nämns av barnen och ungdomarna som en lugn och fin plats där de kan slappna av, ha picknick, spela badminton eller träffa sina kompisar. Vasaskola, som ligger nära Renströmsparken, brukar ofta använda platsen för lek under skoltid. Barn upplever den nuvarande placeringen av lekplatsen som en lugn plats i en annars hektisk del av staden.

Renströmsparken upplevs dock av många ungdomar som otrygg kvällstid då området ligger avskilt och saknar kvällsöppna aktiviteter.

Utanför Universeums entré finns en liten grönyta som av ungdomar upplevs som en mer naturlig mötesplats än Korsvägen. I området finns en torgyta som innehåller en lekplats, damm, sittplatser och växtlighet. Många besökare till Liseberg och Universeum samt barn och ungdomar som väntar på anslutning vid Korsvägen använder platsen.

3.5.5 Rörelseflöden och viktiga stråk ur barnperspektivet

Fyra viktiga stråk möts på Korsvägen: Södra Vägen, Skånegatan, Örgrytevägen och Södra Vägen/Mölndalsvägen. Längs med dessa stråk finns flera målpunkter som genererar höga flöden av bilister, gående och cyklister. De höga bilflödena gör att biltrafiken utgör en barriär för de barn och ungdomar som vistas i området.

Korsvägen upplevs som en barriär som är svår att passera. Trafiksituationen anses vara stressig och rörig till följd av många trafikslag och stora trafikflöden. Den röriga trafiksituationen kring Korsvägen gör att platsen upplevs som svårframkomlig av barn och ungdomar och kan även medföra att dessa, på eget eller föräldrars initiativ, undviker platsen.

Större evenemang vid någon av målpunkterna i området medför stora folkströmmar under korta perioder förbi Korsvägen. Samtidigt sker även en stadig ström av vardagsresor till, från och förbi Korsvägen vilket gör att platsen är befolkad under stora delar av dygnet. (Göteborg Stad, Stadslivet i centrala Göteborg, 2012). Skånegatan har även höga gångflöden av ungdomar då flera gymnasieskolor ligger längs gatan.

Genom Renströmsparken går ett välanvänt gång- och cykelstråk som binder ihop Götaplatsen och Avenyn med Johanneberg. I området vistas många yngre barn som leker på gräsyterna eller på lekplatsen. Kopplingen till Renströmsparken från Korsvägen är otydlig och tillgängligheten försvåras av en höjdskillnad.

3.5.6 Rörelseflöden samt viktiga stråk ur barnens perspektiv

Under samtalen med barn och ungdomar framkom att väldigt få av dessa barn och ungdomar passerar Korsvägen på sin väg till skolan. Några ungdomar passerar Korsvägen med spårvagn, men ingen byter färdmedel på Korsvägen eller passerar gående eller med cykel. Utifrån att de barn vi har samtalat med alla går i skolor i närheten av Korsvägen är det naturligt att de inte använder Korsvägen som bytespunkt. De barn som deltagit i samtalen kan inte ses som helt representativa för alla barn och ungdomar som använder Korsvägen som hållplats eller bytespunkt.

Samtalen med barn och ungdomar indikerar också att det är få barn som rör sig ensamma i området kring Korsvägen.

3.5.7 Särskilda platser ur barnens perspektiv

Korsvägen upplevs som stressig, rörig och otrygg med höga ljudnivåer. Korsvägen nämns av både barn och ungdomar som en plats som upplevs otrygg och osäker på grund av trafiken.

Renströmsparken är en plats som dagtid uppfattas som grön och lugn och platsen har stor betydelse för de barn och ungdomar som besöker parken. Dock upplever barnen och ungdomarna Renströmsparken som en otrygg plats kvällstid på grund av mörkret och att det uppehåller sig personer som barnen och ungdomarna beskriver som otäcka i parken.

Även Actionpark upplevs av en del barn som en otrygg plats på grund av att det ofta är missbrukare där.

4. Beskrivning av Olskroken planskildhet och Västlänkens driftskede

4.1 Allmänt

De båda projekten har delats in sju delar (se kapitel 3.1). Nedan beskrivs några gemensamma utgångspunkter, sedan kort de delsträckor av linjen (A-D) som ligger före, efter och mellan stationerna, därefter beskrivs stationerna mer utförligt under egna delavsnitt i 4.1.3.

4.1.1 Utrymning

Under mark ska järnvägen kunna självutrymmas. Självutrymning innebär att resenärer ska kunna lämna anläggningen på egen hand i händelse av brand eller olycka. Om det skulle börja brinna i ett tåg ska lokföraren i första hand fortsätta köra till närmaste station eller ut ur spårtunneln, för utrymning. Om fortsatt färd inte är möjlig måste utrymning ske i spårtunneln. Då sker utrymning via servicetunnel, serviceschakt eller genom en station. I spårtunneln kommer det att finnas hårdgjorda gångytor med ledstänger och belysning.

Stationerna ska utrymmas via de vanliga uppgångarna. Rulltrapporna får tillräcklig kapacitet och placering för att resenärerna snabbt ska kunna komma i säkerhet. Genom glasväggarna är rulltrapporna brandtekniskt avskilda från plattformarna och utgör en så kallad säker plats för dem som behöver vänta och få hjälp av andra medresenärer eller räddningstjänsten för att ta sig ut från stationen. Uppåtgående rulltrappor fortsätter gå medan nedåtgående stoppas. Förutom permanenta utrymningsskyltar, kommer det vid en olycka att ges information via dynamiska informationskyltar om var utrymning ska ske. Skyltar med text har även en symbol i form av en springande gubbe. Vid en olycka kommer dessutom både en utrymningssignal att ljuda, samt ett talat utrymningsmeddelande som sänds via högtalarna.

Räddningstjänsten kan ta sig till plattformarna både via de vanliga uppgångarna och speciella angreppsvägar

Faktaruta tekniska anläggningar

Allmänventilation

Ska skapa god ventilation på stationerna. För att minimera risken för partikelsspridning i närområdet behöver ventilationstornen vara två till sju meter höga ovan markytan. De kan byggas in i befintliga byggnader.

Brandgasventilation

Ska evakuera brandgaser från stationen i händelse av brand. Ett till fyra brandgasschakt behövs i markytan per station. Brandgasschakten ska mynna minst en meter ovan mark. De kan även utformas som skorsten på byggnad.

Tryckutjämningschakt

Ska begränsa tryckändringarna i anläggningen och därmed minska lufthastigheten i stationens uppgångar. Det behövs två till tre schakt per station och de utformas i markytan på samma sätt som brandgasventilationen.

Servicetunnlar och serviceschakt

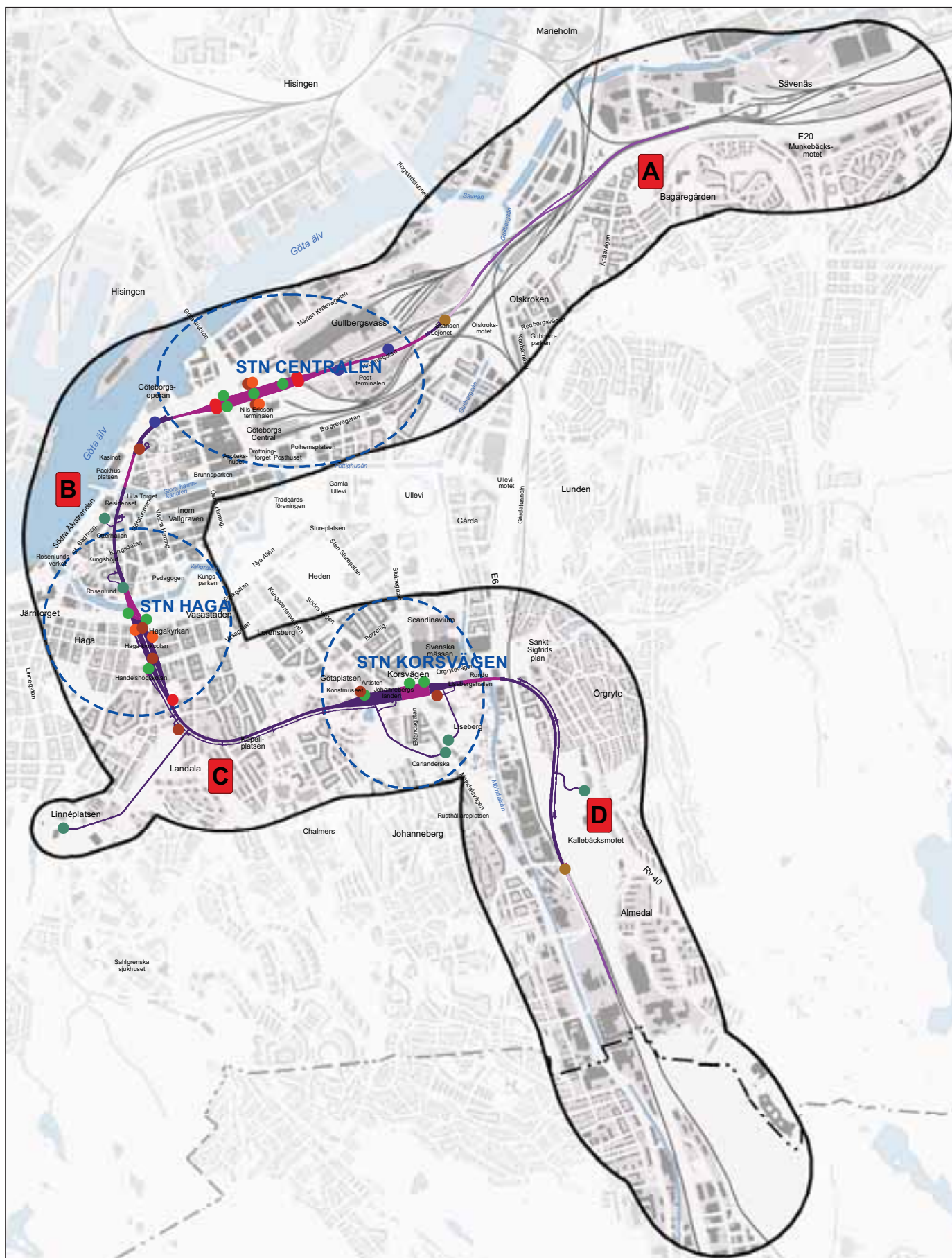
Behövs för utrymning, räddningsinsats och teknisk service av tunneln. Servicetunnlarna förbinds med spårtunneln via tvärtunnlar. Avståndet mellan schakten är 300-400 meter. Vid serviceschakten krävs en byggnad ovan mark samt möjlighet till uppställningsplats för räddningstjänstens fordon.

Arbetsstunnlar

Behövs under byggskedet för att nå arbetsplatserna under mark, och för in- och uttransport av massor, maskiner och utrustning. Under byggskedet finns fem arbetsstunnlar: Otterhällan, Haga, Korsvägen, Liseberget och Skår. Dessa övergår i driftskedet till servicetunnlar.

Säker plats

En säker plats i anläggningen är en plats dit en brand inte kan sprida sig. På stationerna är trapphusen på plattformens plan brandtekniskt avskilda från övriga stationsrummet genom brandtåligt glas. Vid utrymning kan resenärer ta sig till en säker plats och vänta på hjälp i upp till 120 minuter.



Teckenförklaring

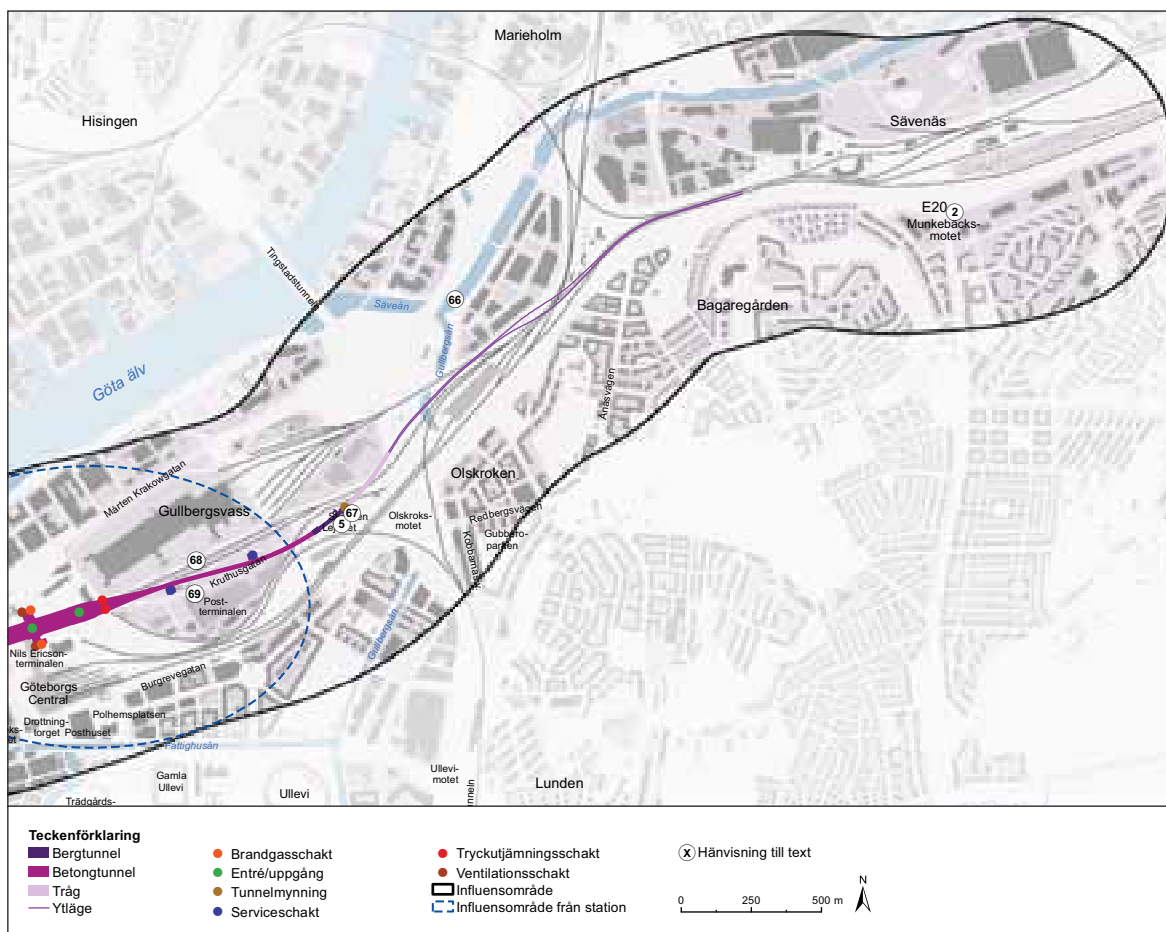
- Ytläge
- Bergtunnel
- Betongtunnel
- Tråg
- Brandgasschakt
- Entré/uppgång
- Tunnelmynning
- Serviceschakt
- Tunnelmynning servicetunnel
- Tryckutjämningschakt
- Ventilationsschakt
- Influenzområde

- Influenzområde från station
- A** Sävenäs-Station Centralen
- B** Station Centralen-Station Haga
- C** Station Haga-Station Korsvägen
- D** Station Korsvägen-Almedal

0 250 500 m



FIGUR 4.1. Västlänkens anläggningar och influensområden.



FIGUR 4.2. Västlänkens anläggning inom influensområdet för delsträckan Sävenäs-Station Centralen

Från Gullberget och fram till Station Haga består utrymningsvägarna av så kallade serviceschakt som är placerade med cirka 300 meters mellanrum. Mellan Station Haga och Almedal kommer parallella servicetunnlar att finnas, som även kan användas vid utrymning. Mellan spår-tunneln och servicetunnlarna byggs ett antal tvärtunnlar.

4.1.2 Stationerna

På stationerna kommer skyltningen att följa Trafikverkets skyltprogram vilket innebär att alla resenärer lätt kan orientera sig på stationen. Informationssystem kommer att finnas på stationen för att resenärerna ska få information om eventuella störningar

Utrymme och möjligheter för resenärsservice finns i varierande grad på de olika stationerna.

Exempel på resenärsservice är biljettförsäljning, butiker, offentliga toaletter och cykelgarage. Utformning av sådan service är inte påbörjad, men den vidare planeingen bör ske i samarbete mellan alla ansvariga aktörer på stationerna.

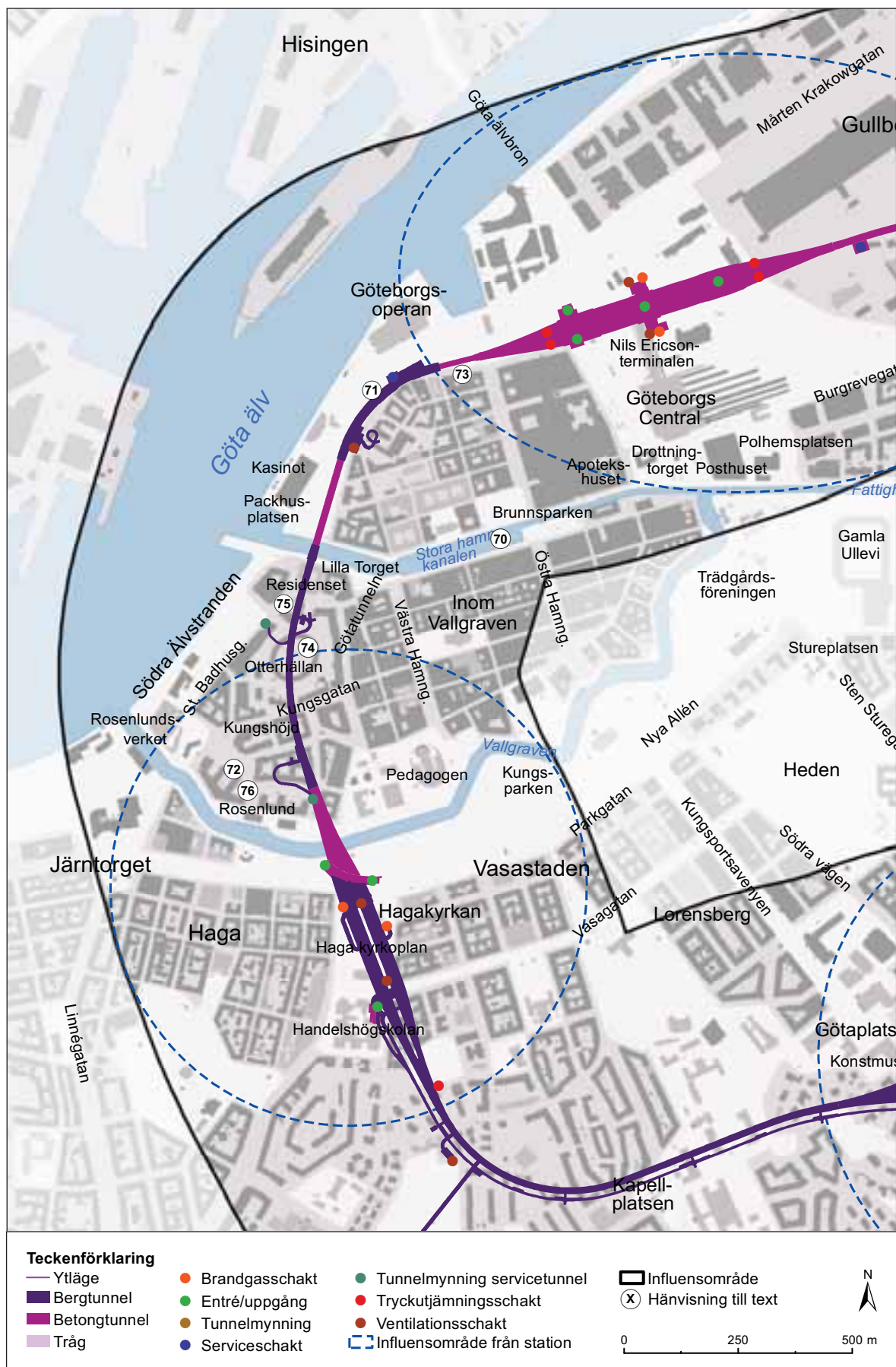
Offentliga toaletter är dock något som inte planeras på någon av stationerna.

4.1.3 Linjen

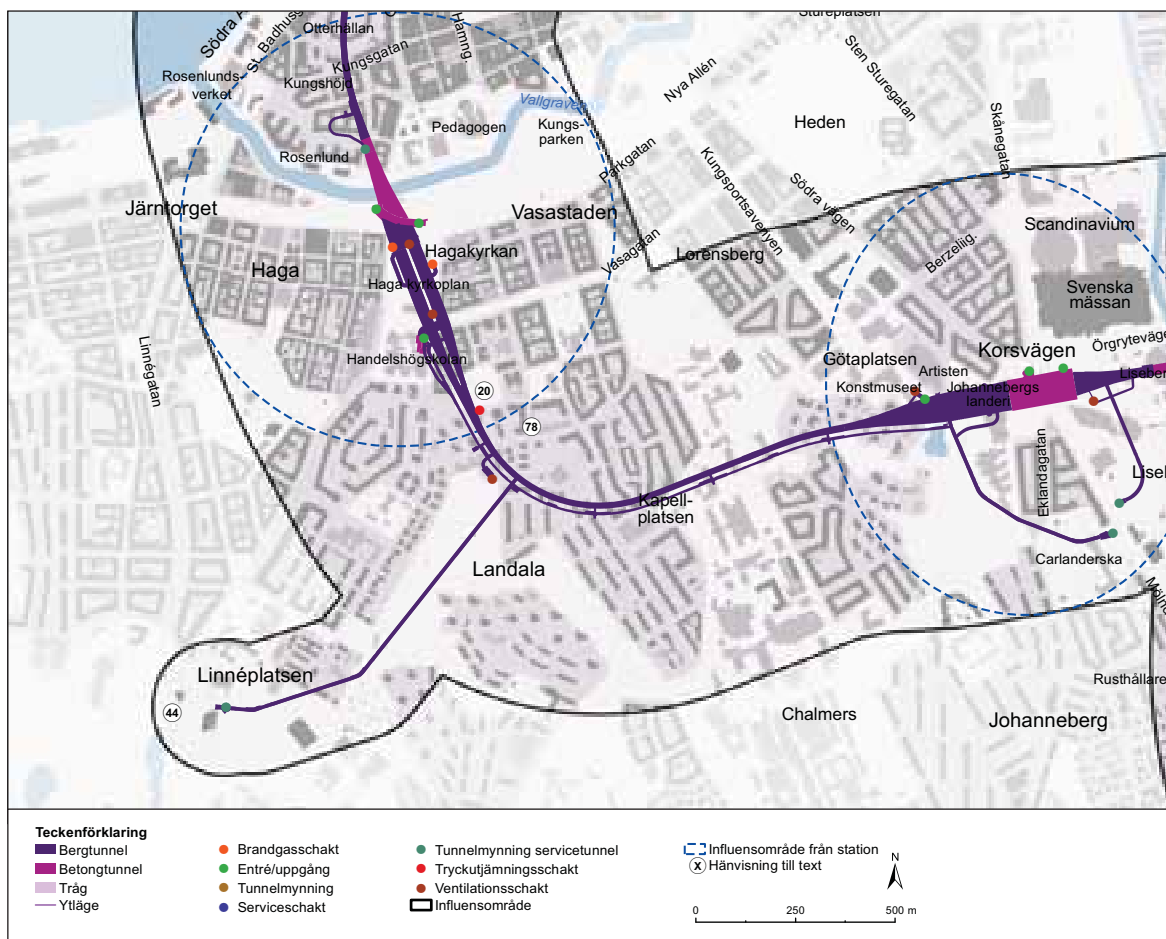
Sävenäs-Station Centralen **A**

Projektet medför stora förändringar i spårområdet från Munkebäcksmotet (2) till Olskroksområdet. Bland annat ska de nya spåren passera planskilt över övriga spår i området och godstrafiken separeras från persontrafiken. Det innebär att spårkapacitet kan frigöras och fler tåg kan köras i området. En del av Gullbergssån (66) får ett nytt läge och nya broar byggs över ån. Inom Partihallsområdet förändras gatunätet och några byggnader rivs.

Väster om E6 ska de nya spåren gå i ett betongtråg fram till Gullberget (67) och i en bergtunnel under skansen Lejonet (5). Väster om Gullberget och fram till Station Centralen dras spåren i en betongtunnel. På denna sträcka kommer det att finnas två serviceschakt, Gullbergsvassgatan (68) och Kruthusgatan (69).



FIGUR 4.3. Västlänkens anläggning inom influensområdet för delsträckan Centralen-Haga



FIGUR 4.4. Västlänkens anläggning inom influensområdet för delsträckan Haga-Station Korsvägen

Station Centralen-Station Haga **B**

Från Station Centralen och fram till Stora Hamnkanalen (70) ska Västlänken gå i en betongtunnel. Den ska passera över Götatunneln (71) och runda Kvarnberget (72) vid Göteborgsoperan, därefter passera under Stora Hamnkanalen och gå in i bergtunnel under länsresidenset på Södra Hamngatan.

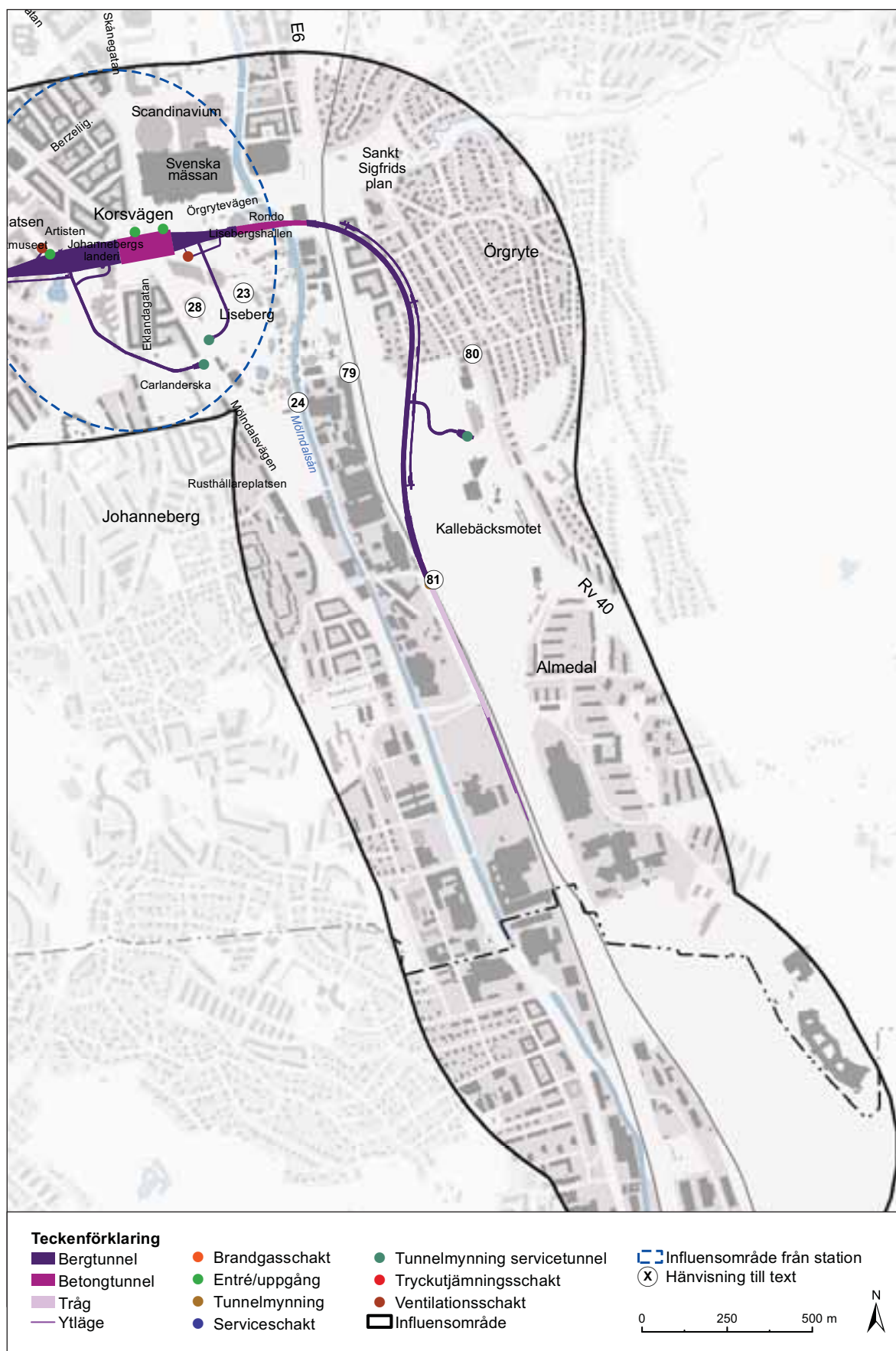
Ett serviceschakt och ett ventilationsschakt ska byggas vid Sankt Eriksgatan (73). I Kvarnberget finns dessutom ett skyddsrum, med port mot Sankt Eriksgatan. Skyddsrummet byggs om, och blir då servicetunnel Kvarnberget. Genom berget vid Otterhällan (74), i riktning mot Haga kyrkplan, ska Västlänken åter passera Götatunneln. För bergtunneldelen kommer två servicetunnlar att byggas. Servicetunnel Otterhällan med tunnelmynning vid Stora Badhusgatan (75), och servicetunnel Kungshöjd med mynning vid Rosenlundsgatan (76).

Station Haga-Station Korsvägen **C**

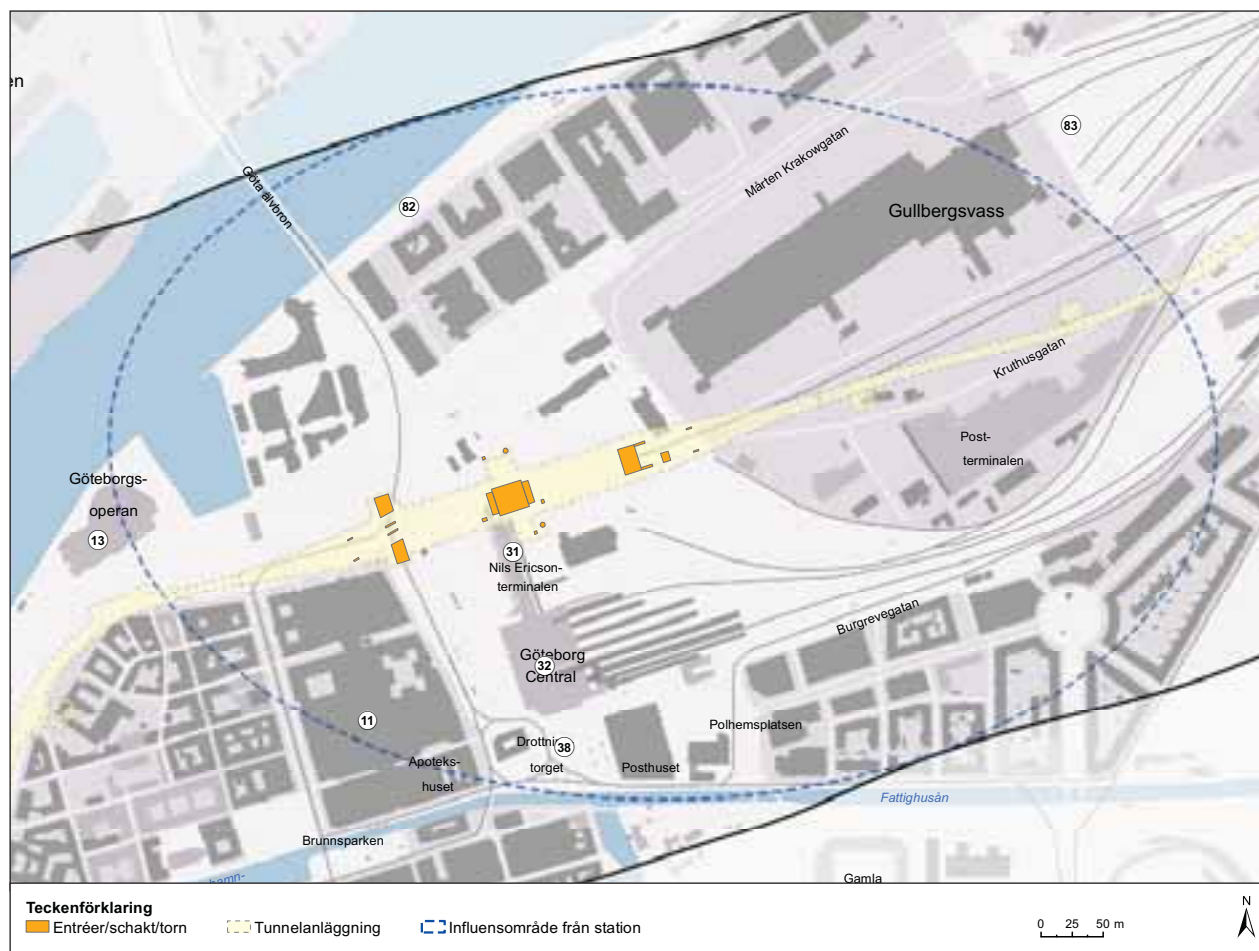
Efter Station Haga ska Västlänken fortsätta söderut i bergtunneln och därefter går den österut mot Korsvägen. På delsträckan kommer servicetunnel Haga att byggas och den ska mynna vid Linnéplatsen (44). Servicetunnel Korsvägen ska mynna ut vid Södra Vägen vid Chalmerstunneln (77). Båda servicetunnlarna förläggs i berg. Ett tryckutjämningsschakt byggs intill Fogelbergsparken (20) och ett ventilationsschakt byggs vid Föreningsgatan (78).

Station Korsvägen-Almedal **D**

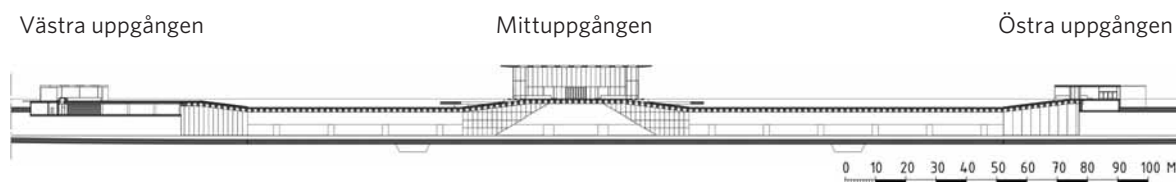
Efter Station Korsvägen ska Västlänken fortsätta österut i betongtunnel under norra delen av Liseberg (23) och under Mölndalsån (24). Öster om Mölndalsån ska tunneln gå in i berget under E6/E20 och Gårdatunneln (79). Servicetunnel Liseberg mynnar på Södra Vägen strax söder om Världskulturmuseet (28) och servicetunnel Skår mynnar vid Sankt Sigfridsgatan (80), intill Jakobsdals naturområde.



FIGUR 4.5. Västlänkens anläggning inom influensområdet för delsträckan Korsvägen-Almedal



FIGUR 4.6. Station Centralens anläggning och influensområde.



FIGUR 4.7. Längdsektion Station Centralen.

Efter Västlänkens södra tunnelmynning i Almedal (81) kommer Västlänken att passera E6/E20 i ett betongtråg och därefter anslutas till befintlig järnväg. Station Centralen

Station Centralen blir Västlänkens norra station med direkt koppling till Göteborgs centrum. Stationen ska placeras i ett område där det pågår flera stadsutvecklingsprojekt. Detta innebär att många framtidsfrågor fortfarande återstår att lösa, och att det finns en stor osäkerhet kring hur hela området slutligen kommer att se ut och fungera.

Stationen blir placerad under mark, i öst-västlig riktning, norr om Göteborgs Central (32) och i förlängningen av Nils Ericsonterminalen (31).

Stationsrummet blir 250 meter långt, vilket motsvarar plattformarnas längd, cirka 60 meter brett och placeras 12-13 meter under den omgivande marknivå.

Station Centralen får tre uppgångar. Dessa blir placerade och utformade för att integreras med både befintliga och planerade verksamheter, knutpunkter för kollektivtrafik och målpunkter i staden. Från den västra uppgången ska exempelvis Nordstan (11) nås, liksom stadens centrumområde och Göteborgsoperan (13). Mittuppgången ska koppla i norr till Gullbergsstrand (82) och i söder, via Nils Ericsonterminalen och befintlig stationsbyggnad, till Drottningtorget (38) och



FIGUR 4.8. Illustration Station Centralen, över hur mittuppgången kan komma att se ut. Vy från nordväst.

FIGUR 4.9. Illustration för Station Centralen, över hur en av de två entrébyggnaderna i väster kan komma att se ut.



centrum. Den östra uppgången kommer att rik-
tas mot utvecklingsområdet Gullbergsvass (83).

Utformning ovan mark

I markplan kommer endast stationens entréer, in-
gångar till angreppsvägar, ventilationsschakt och
schakt för brandgasventilation att synas. Ventila-
tionstornens höjd kommer att varieras mellan 1,2
och 5,0 meter ovanför den omgivande marken.

Stationens entrébyggnader är inte färdiggestal-
tade och kan komma att ändras. Nedan beskrivs ett
förslag på utformning som togs fram våren 2014.

Stationsuppgången i väster föreslås bestå av
två separata och identiska entrébyggnader. De
ska få en enkel och öppen karaktär, med ljus-
insläpp via taken. I ena hörnet, i respektive en-
trébyggnad, byggs ett ventilationstorn som till
skillnad från den övriga gestaltningen får en mer
massiv och sluten karaktär.

Även mittuppgångens entrébyggnad föreslås

få en utformning som är lätt och luftig med möjligheter till dagsljusinsläpp och genomsikt.

För uppgången i öster planeras att den ska bli integrerad i en ny, större byggnad.

Angreppsvägar ska finnas vid den västra och den östra uppgången och de kommer att enbart vara till för den samlade räddningstjänstens insats. Angreppsvägarna blir avskilda från övriga uppgångar med egna ingångar och med uppställningsplatser för räddningstjänstens fordon.

Utformning under mark

Station Centralen ska utformas med fyra spår och två plattformar. På respektive plattform kommer det att finnas pelare i rad, i längdled, placerade med ett relativt långt avstånd mellan pelarna. Stationsrummet får en högre takhöjd i mittdelen, det vill säga mellan de två pelarraderna, och en lägre takhöjd mot långsidorna.

Den västra och den östra uppgången får tre rulltrappor och hiss från respektive plattform, medan uppgången i mitten får sex rulltrappor och två hissar från respektive plattform.

Rulltrappor och vertikala hissar blir utformade och placerade på liknande vis oavsett uppgång. Trapphusen avgränsas mot stationsrummet med brandtåliga glasväggar.

Plattformskanterna kommer att markeras för att uppmärksamma resenärerna på närheten till spåren.

Uppgången i väster får ett mellanplan som förbinder plattformarna med markplanet.

I de publika utrymmena kan det också komma att finnas reseinformation, biljettförsäljning och annan resenärsservice.

4.1.4 Station Haga

Utformning ovan mark

Station Haga kommer att bli en ny station under Haga kyrkoplan (46), mellan Haga och Vasastan. Det som kommer att synas av stationen ovan mark är entréerna till stationen, brandgasschakt, dagsljusinsläpp samt Västtrafiks resecentrum i alléstråket.

Stationen kommer att ha tre uppgångar. I norr placeras huvuduppgången med entré mot Nya Allén och mot Pusterviksplatsen (84). I söder blir det en uppgång i Handelshögskolan (85). Majoriteten av resenärerna, cirka 80 procent, beräknas komma att använda de norra uppgångarna. I alléstråket planerar Göteborgs Stad och Västtrafik en viktig knutpunkt för byte till spårvagn och buss, med serviceutbud och resenärsfunktioner. Med bil nås stationen från Pusterviksplatsen (86).



FIGUR 4.10. Illustration över hur Station Centralen kan komma att se ut. Plattformen i anslutning till mittuppgången.

I hörnet Vasagatan-Haga Kyrkogata kommer en befintlig byggnad att rivas och ersätts med en ny byggnad som även kommer att husera den södra stationsuppgången.

Den känsliga stadsmiljön kring Haga kyrkoplan ställer höga krav på anpassning till den befintliga miljön.

Utformning under mark

Stationsrummet, spår och plattformar kommer att ligga drygt 25-30 meter under marknivå. Rulltrappor, trappor och hissar ska leda resenärerna upp från plattformarna via mellanplan till marknivå. I norr ska mellanplanen leda resenärerna vidare genom två uppgångar till huvudentrén i Nya Allén, med anslutning till buss- och spårvagnshållplats, och till Pusterviksplatsen. I söder kommer resenärerna upp till utgången i Handels högskolan via ett mellanplan.

Den beskrivna lösningen har begränsade ytor för resenärsservice och butiker, men de fysiska

förutsättningarna för att till exempel lägga till en cykelparkering i det övre mellanplanet är goda.

I tidigare förslag presenterades större utrymmen i mellanplan och bättre möjligheter för resenärsservice och butiker vilket skulle kunna ge en mer befolkad station. Förslaget valdes bort eftersom Västtrafik bedömt att det inte finns tillräckligt kundunderlag för butiker och servicefunktioner under mark.

I tidigare förslag hade station och uppgångar placerats så att det i en framtid ska vara möjligt att lägga spårvagnstrafiken i tunnel under alléstråket. Det är inte längre tekniskt möjligt.

4.1.5 Station Korsvägen

Station Korsvägen kommer att bli en ny station under dagens kollektivtrafikknutpunkt Korsvägen (56). Den blir Västlänkens sydligaste station och kommer att placeras strax söder om Örgrytevägen i väst-östlig sträckning. Stationen kommer att bli 250 meter lång och ligga cirka 15-30 meter



FIGUR 4.11. Station Hagas anläggning och influensområde.



FIGUR 4.12. Längdsektion Station Haga.



FIGUR 4.13. Illustration över hur stationsrummet i Station Haga kan komma att se ut.

under mark. Det valda läget ger möjlighet till en underjordisk trafikplats som Göteborgs Stad planerar.

Utformning ovan mark

De delar av stationen som kommer att vara synliga ovan mark blir stationens tre entréer, anordningar för dagsljusinsläpp och ventilationstorn. Ventilationstornen kommer att finnas vid Renströmsparken (61) och i sluttningen upp mot Liseberg (23). Vid Renströmsparken kommer tornet att utformas med stor omsorg och anpassas till den omgivande bebyggelsen och parken. Mitt på Korsvägen kommer tre friliggande anläggningar för dagsljusinsläpp att placeras.

Två av entréerna ligger i öster vid Korsvägen och en något västerut i Renströmsparken. De tre entréerna kommer att utformas så att de blir lätta att hitta för barn och ungdomar.

Vid Korsvägen placeras en entréhall i mitten av dagens hållplats. Den ska framför allt vara till för de barn och ungdomar som använder Korsvägen som bytespunkt och entrén förväntas bli den mest använda under vardagarna. Entrén föreslås

utformas som en klassisk stationsbyggnad med stora rum och högt i tak. Entrédörrarna kommer att placeras runt om byggnaden så att det ska vara lätt och nära att nå ingången oavsett vilket håll man kommer ifrån. Glaspärtier gör att barnen och ungdomarna kan se när bussar och spårvagnar kommer in till hållplatsen.

Den andra uppgången placeras söder om Örgrytevägen närmast Korsvägen. Den kommer att användas bland annat av de resenärer som ska nå exempelvis Liseberg, Svenska Mässan (70) och Gothia Towers (72). I denna uppgång kommer flödena bli stora under kortare tidsperioder vid större evenemang. Gothia Towers kommer att vara i blickfången när resenärerna kommer upp från båda uppgångarna vid Korsvägen. Avståndet mellan de två uppgångarna vid Korsvägen och öppenheten på platsen möjliggör goda siktlinjer mellan dem.

Entrén vid Renströmsparken kommer vara väl synlig från många håll och ha en naturlig koppling till Götaplatsen (88). Utformningen av entréhallen kommer att anpassas till den omgivande bebyggelsen och parklandskapet.

Stationen får fyra spår och två plattformar. Varje plattform förses med tre trapphus: ett i varje ände och ett mellan dem, något åt öster. Trapphusen på ändarna av plattformarna består av två rulltrappor, en trappa och en hiss. Det mittersta trapphuset består av fyra rulltrappor och en trappa. Utöver detta finns även två hissar på varje plattform. Dessa hissar kan barnen och ungdomarna använda för att ta sig direkt upp till uppgången mitt på Korsvägen utan att behöva passera via mellanplanet. Trapphusen och hissarna kommer att vara avskilda från resten av plattformen med väggar och dörrar av glas.

Pelarna på plattformarna och pelarna mellan plattformarna ska få rundade hörn för att minska dolda utrymmen och brutna siktlinjer. På ändarna av plattformarna kommer det dock att finnas dolda utrymmen bakom trapphusen.

I gestaltningsprogrammet visas hur dagsljus når ner på plattformarna och skapar en trivsam

och överblickbar stationsmiljö, se figur 4.17. Utformningen av plattformarna lämnar plats åt plattformsavskiljande väggar.

På plattformen kommer barnen och ungdomarna att ges två val (se figur 4.18): att välja en trappa mot Korsvägen eller en mot Renströmsparken.

På mellanplanet vid Korsvägen finns utrymme för resenärsservice, som till exempel cykelgarage och kiosk.

4.2 Konsekvensanalys för Olskroken planskildhet och Västlänken i drift

4.2.1 Allmänt

Ovan mark

Där järnvägen går i tunnel kommer endast serviceschakt, entréer, ventilationsschakt och servicetunnelmynningar att vara synliga ovan mark. En viktig trygghetsskapande faktor för barn och ungdomar är överblickbarhet och långa siktlinjer, både under och ovan mark. Om sikten skymms kan de nya inslagen i stadsmiljön skapa otrvgghet.



FIGUR 4.14. Station Korsvägens anläggning och influensområde.



FIGUR 4.15. Illustration över hur Station Korsvägens entréhall på Korsvägen kan komma att se ut.



FIGUR 4.16. Illustration över hur Station Korsvägens andra entréhall vid Korsvägen kan komma att se ut.

Nya gångbroar, vägar samt gång- och cykelvägar ställer krav på tillgänglighet. Att nya cykelstråk görs gena och med omsorg så att människor fortsätter att cykla, eller cyklar mer, bidrar också till bättre hälsa.

Att antal uppgångar från stationerna begränsas till två-tre stycken är positivt ur flera aspekter. Platser med få människor i rörelse uppfattas ofta som otrygga. Ju fler uppgångar det finns, desto större blir risken för att någon av uppgångarna får en låg genomströmning av människor under delar av dygnet. Om det i någon uppgång skulle bli lågt flöde av människor kan barns och ungdomars rörelsefrihet komma att begränsas genom att de kan känna sig otrygga och därmed undvika

uppgången. Fler uppgångar hade även gjort det svårare för barn att känna igen sig och orientera sig eftersom barnen hade haft flera valmöjligheter. Barn har svårare att planera sin väg flera steg i förväg. Det handlar inte bara om att uppgångarna ska vara befolkade för att barn och ungdomar ska känna sig trygga. I samtal nämner barnen också att människor som var berusade eller drogpåverkade gör en plats otrygg för dem. Om det finns en möjligheten för barn och ungdomar att se en uppgång från en annan ger det en bra överblick och barnen och ungdomarna får lättare att hitta inom stationsområdet. Det blir lättare för dem att känna igen sig och att hitta rätt mellan uppgångarna.



FIGUR 4.17. Illustration över hur stationsrummet i Station Korsvägen kan komma att se ut.

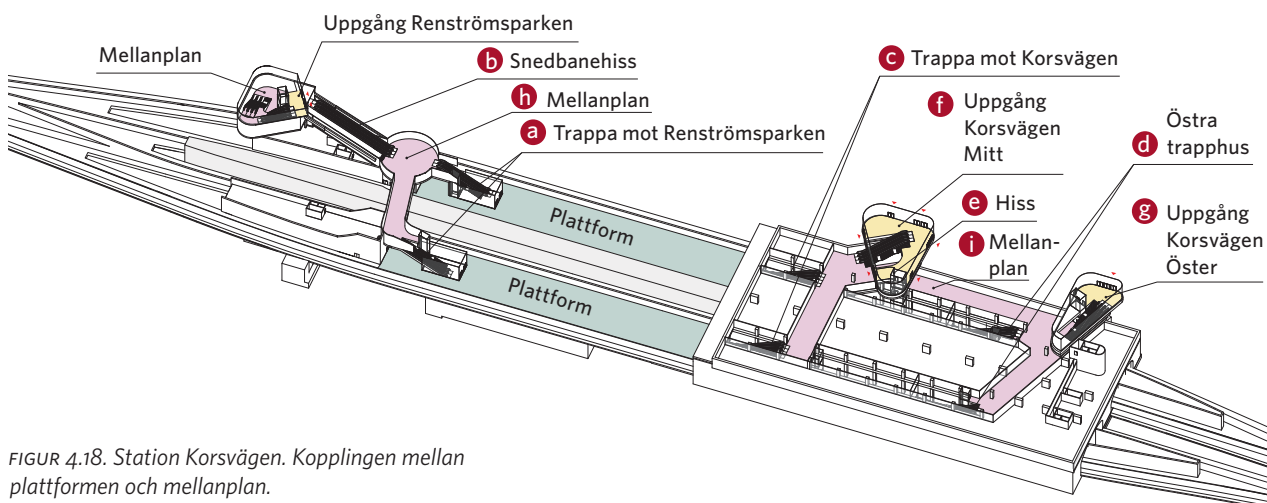
Stationer och entréer

En risk med ett öppet och gemensamt stationsrum för båda plattformarna är att framför allt ungdomar kan uppleva det som ett möjligt alternativ att ta sig mellan plattformarna över spåren, då deras riskmedvetenhet inte är fullt utvecklad. På plattformar finns alltid en risk att barn leker och hamnar för nära kanten och faller eller knuffas ner på spårområdet. Plattformarnas utformning med avvikande färg och/eller material närmast kanten är positiv, då den tydligt markerar närheten till spårområdet och därmed ökar säkerheten.

När brandgasfläktar i stationerna testköras, vilket kommer att ske regelbundet under driftskedet, bullrar de. Det är därför viktigt att det sker vid tidpunkter då påverkan på omgivningen minimeras.

Stationernas tillförlitlighet och tillgänglighet gynnas av möjligheten att välja, rulltrappa eller hiss. Det är exempelvis viktigt för resande med barnvagn och små barn.

Av säkerhets- och utrymningsskäl bör visstelse inte uppmuntras på själva plattformarna. För att lösa säkerhets- och trygghetsfrågorna på plattformarna finns ett behov av patrullerande ordningsvakter och kameraövervakning. Ur ett barnperspektiv är det också ett problem att det inte finns några toaletter inkluderade i förslaget. Barn har oftare och mer akut behov av toaletter än vuxna. Eftersom små barn ofta behöver hjälp av vuxna för att gå på toaletten och denne vuxne dessutom ofta har ansvar för flera barn behöver det vara rymliga toaletter, handikapptoaletter med plats för barnvagn och skötbord. För att barn ska våga använda toaletterna behöver de vara



FIGUR 4.18. Station Korsvägen. Kopplingen mellan plattformen och mellanplan.

rena och fräscha och inte upplevas som otrygga. För detta krävs att de är bemannade och att de inte placeras i undanskymda delar av stationen.

Hur uppgångarna och entréerna utformas kan påverka barn och ungdomars upplevelser av platsen. Det är positivt om entrén smälter in i omgivningen för att inte ändra omgivningens karaktär, speciellt i Renströmsparken som är ett viktigt område för barn och ungdomar. För barnen och ungdomarnas orienterbarhet i stationsrummet är det positivt att entréerna kommer att utformas så att de ska vara lätta att upptäcka från långt håll.

Skyltning måste bli anpassad så att barn förstår den vilket gör att orienterbarheten för barn blir lika god som för vuxna. Hur informationen om eventuella trafikstörningar förmedlas medför konsekvenser för barn och ungdomars tillförlitlighet till transportsystemet. Om föräldrar och barn inte upplever god tillförlitlighet kan det medföra att föräldrar väljer att skjutsa sina barn.

4.2.2 Utrymning

Vid de extrema tillfällena då Västlänken behöver utrymmas mellan stationerna, i själva tunneln, kan det bli besvärligt för alla som har svårt att gå, exempelvis små barn och personer med barnvagn, rullstol eller rollator. Hårdjord gångyta, ledstång och belysning kommer då att underlätta i en stressande situation. Säkerhetskonceptet bygger på att resenärer ska kunna ta sig ut från stationerna och spårtunneln på egen hand. För att självutrymningen ska fungera krävs att resenärerna snabbt kan förstå vart de ska ta vägen och att de behöver hjälpa varandra. En god överblickbarhet, orienterbarheten och information är centrala förutsättningar för att självutrymning ska kunna ske. Om utrymningen måste ske i tunnel kan det innebära att barn och ungdomar måste gå relativt långa sträckor.

Då stationerna behöver utrymmas är det ur ett barnperspektiv positivt att det är de ordinarie uppgångarna som ska användas som utrymningsvägar, eftersom detta blir enkelt för barn och ungdomar att förstå. Självutrymningen blir på så vis pedagogisk och lätt att förstå, vilket underlättar för människor att göra rätt i en kritisk situation. Stationsrummets utformning och rulltrappornas placering medför även korta avstånd för att komma i säkerhet, oavsett från var på plattformen barn och ungdomar befinner sig. Kapacitetsmässigt är det positivt att det finns flera uppgångar.

För personer som behöver hjälp för att ta sig

upp ur anläggningen, finns det vid varje rulltrappa ett med glas avgränsat utrymme, en så kallad säker plats.

För barn samt för föräldrar med barnvagnar som behöver hjälp är det positivt att trapphusen är brandtekniskt avgränsade och så kallade säkra platser, där man kan stanna och påkalla hjälp. Vid en utrymningssituation kommer inte hissarna att användas, utan alla hänvisas till rulltrapporna. Nedåtgående rulltrappor stoppas medan de uppåtgående ska fortsätta rulla. Stillastående rulltrappor kan vara svåra för barn att gå i eftersom de ofta har höga steg och saknar handledare på barns nivå. Effekten för föräldrar som har barn i barnvagnar blir att de måste bäras, vilket kan försvåra utrymningen och minska säkerheten. Säkerheten skulle öka med ett rullband. För barn är det också viktigt med skyltinformation och utrymningsmeddelande som är enkla att förstå och med utrymningssymboler som är tydliga och enkla. Konsekvensen av utformningen är att utrymningen uppfattas logiskt, har en hög igenkänning då det är samma väg ut som in i anläggningen samt bidrar till tillförlitlighet och trygghet, men att utformningen skulle kunna förbättras ytterligare.

4.2.3 Självständighet

Ju färre bilar som finns i staden, desto mer plats blir det för människor och stadsliv. Olskroken planskildhet och Västlänken kan bidra till en stad där färre personer blir beroende av bilen, vilket skulle gynna barns och ungdomars tillgänglighet till staden. En positiv uppväxtmiljö för barn och ungdomar i centrala Göteborg innebär bland annat gott om grönytor och lekplatser, som de kan ta sig till utan vuxens sällskap. En säker trafikmiljö är viktig för att barn och ungdomar på egen hand ska kunna ta sig till skola och fritidsaktiviteter.

Barn och ungdomar är beroende av kollektivtrafiken för att kunna resa längre sträckor själva. Ju äldre barnen blir desto mer reser de på egen hand utan sällskap av vuxen. De nya järnvägarna kan innebära en positiv förändring för barns och ungdomars möjlighet att resa själva och i förlängningen en ökad självständighet. I det fortsatta arbetet med stationsutformningen är det viktigt att se till att barn och ungdomar kan tillgodogöra sig information, att stationerna ur barns och ungas perspektiv är överblickbara, att det finns vuxna att fråga om hjälp och att det är lätt och säkert att byta till annan kollektivtrafik.

4.2.4 Trygghet

Enligt de samtal som förts med barn i arbetet med denna barnkonsekvensanalys, är personer som uppfattas som obehagliga på en plats en viktig faktor för barns och ungdomars upplevda otrygghet. Därför är det väsentligt att anläggningarna inte skapar skymda platser, då dessa upplevs som otrygga av barn och ungdomar. Tack vare omsorgsfull placering av anläggningarna ovan mark finns i dag ingen sådan risk. Projekten förväntas innebära att fler offentliga rum i centrala Göteborg blir mer befolkade genom att det blir lättare för människor att ta sig dit (Banverket, Västlänken, en tågtunnel under Göteborg. Underlagsrapport Sociala konsekvenser, 2006). För att barn och ungdomar inte ska hindras från att använda stationerna på grund av personer som de uppfattar som obehagliga krävs att stationerna är överblickbara och befolkade. I miljöer med ett varierat folkliv och ansvariga aktörer behöver inte barnen konfronteras med de personer de tycker är obehagliga. På så sätt garanteras också att det alltid finns närvarande vuxna att be om hjälp i otrygga situationer. Totalt sett borde det bli fler vuxna på och kring Västlänkens stationer som kan se vad som händer och som kan hjälpa barn och ungdomar som behöver det.

På Station Haga är utrymmet för sådana funktioner dock begränsat.

4.2.5 Hälsa och säkerhet

Barn är känsligare än vuxna både för ljud- och luftföroreningar (Stockholms läns landsting, Luftföroreningar och hälsa, 2006). Extra hänsyn måste tas till att vardags- och lekmiljöer inte utgör risker för barnens hälsa.

Säkerheten är också en ytterst central aspekt utifrån ett barnperspektiv. Med en oförsiktig utformning kan de tekniska anläggningarna bli farliga för barn. De kan skadas om de exempelvis klättrar upp på en anläggning. Risken bedöms dock vara liten eftersom anläggningarna är placerade antingen där få barn rör sig eller många vuxna också rör sig och kan ingripa. Det finns också risk för olyckor i nya trafiklösningar i anslutning till de nya stationernas entréer.

Varje år sker 60-70 självmord på järnväg (www.trafikverket.se). Att ta sitt liv är en av de allra vanligaste dödsorsakerna för personer mellan 15 och 44 år (www.vgregion.se). Detta är en risk som måste hanteras på spår och stationer.

4.2.6 Linjen

Sävenäs-Station Centralen **A**

I Olskroken tillkommer både broar och järnvägsspår. Barriäreffekten i området kvarstår och konsekvensen blir liten. Vid Gamlestadsvägen läggs en bro till den befintliga, vilket ger en mörkare passage med sämre överblickbarhet och kan då upplevas något mer otrygg för barn och ungdomar. Viss förändring av bullersituationen kan uppstå men då i ett område som redan i dag har höga bullernivåer. Förändringen för barn och ungdomar kommer inte att vara märkbar.

Västlänken byggs i tunnel under skansen Lejonet eftersom Göteborgs Stad planerar en framtida ny stadsdel med bostäder i Gullbergsvass. Det skulle innebära att ett av stadens landmärken, som i dag ligger i ett avskuret och otillgängligt grönområde, blir en tydligare integrerad del av staden. Detta innebär en positiv förändring för barn då grönytan blir mer tillgänglig.

Serviceschakten vid Gullbergsvassgatan och Kruthusgatan, som kommer att placeras i vad som i dag är ett trafik-område, kommer inte att orsaka några konsekvenser för barn eftersom de inte rör sig där. Området är dock under utveckling och det är viktigt att schakten gestaltas så att de inte försämrar överblickbarheten i området och på så sätt bidrar till otrygghet.

Station Centralen-Station Haga **B**

Denna sträckning av Västlänken går i tunnel under mark och inga konsekvenser bedöms uppstå för barn och ungdomar längs delsträckan. Ventilations- och serviceschakten vid Sankt Eriksgatan bedöms inte orsaka några negativa konsekvenser för säkerhet och trygghet. Då det redan finns en tunnelmynning (till Götatunnelns befintliga servicetunnel) på Stora Badhusgatan orsakar Västlänken ingen förändring på platsen. Ungdomarna tillfrågades särskilt om tunnelmynningen. Ingen hade noterat att den fanns eller trodde att en framtida utrymningsväg där skulle påverka området.

Station Haga-Station Korsvägen **C**

Fogelbergsparken är en populär lekpark som används av förskolor och barn i området. Parken har ett stort värde ur barnperspektiv. Det ventilationsschakt som kommer att byggas på en parkeringsplats strax söder om parken, bedöms inte påverka användningen av parken. Ventilations-

tornet vid Föreningsgatan hamnar i ett snårigt och otillgängligt mindre skogsparti och bör inte heller få några negativa konsekvenser för barns lek eller andra aktiviteter.

Tunnelmynningen till servicetunnel Korsvägen bedöms inte bidra till ökad otrygghet eftersom spårvägstunneln Chalmerstunneln redan mynnar här och platsens karaktär inte förändras.

Station Korsvägen-Almedal D

På delsträckan Korsvägen-Almedal går spåret delvis under mark och påverkar i dessa delar inte omgivningen. Längre söderut går spåret ovan mark och den befintliga barriäreffekten kvarstår. Konsekvenserna blir små eftersom barn inte rör sig i området på egen hand. Bullernivåerna kan öka i Krokslätt och Kallebäck och bidra till mindre trivsel för boende och barn och ungdomar på förskolor, skola och gymnasium i området.

Servicotunnel Skår är föreslagen att mynna i höjd med Sankt Sigfridsgatan, intill Jakobsdals naturområde. Områdets sociala värden för barn och ungdomar, exempelvis möjligheter till lek, bedöms inte påverkas negativt eftersom servicetunnel Skår mynnar ut vid en parkeringsplats och påverkar naturområdet marginellt.

Servicotunnel Liseberget innebär en ny tunnelmynning som skulle kunna göra platsen något mer trygg för barn och ungdomar. Södra Vägen är trafikerad och målpunkterna kring Korsvägen gör att det oftast finns människor i närheten. Den framtida Station Korsvägen medför dessutom att fler människor än i dag kommer att röra sig i området. Platsen är öppen och upplyst av gatubelysning. Det är därför liten risk att tunnelmynningen ska upplevas som otrygg.

4.2.7 Station Centralen

Ovan mark

Området kring den planerade Station Centralen har förutsättningar att förbättras i jämförelse med nuläget. Barn och ungdomar passerar i dag området på sin väg till kollektivtrafik, skolor och andra målpunkter i området. Den stadsutveckling av området som pågår kan bidra med ökad närhet, tillgänglighet och säkerhet till dessa målpunkter.

Områdets överblickbarhet och orienterbarhet kan också komma att förbättras, vilket kan gynna barn och ungdomars sociala liv i området. Ökade resandeströmmar bör skapa underlag och möjlighet för etablering av caféer och butiker med

mera i anslutning till stationsentréerna. Effekten av detta blir att människor stannar upp i området. Ur ett barnperspektiv är det positivt att omgivningen i och kring stationsmiljön blir befolkad.

Volviahallen är placerad inom arbetsområdet, och kommer att rivas. Hallen används av både Plusgymnasiet och Vittraskolan för idrottsundervisning. Skolorna måste därför hitta en annan plats för aktivitet under lektionstid.

Uppgångar och entréer

Station Centralen får tre uppgångar. Med flera uppgångar skapas god tillgänglighet från olika delar av staden och närhet mellan kollektivtrafiken och staden.

För Station Centralen bedöms effekten av flera uppgångar som övervägande positiv, eftersom resandeströmmarna är och förblir stora och att flera uppgångar minskar trängseln vid vardera uppgången. Känslan av trängdhet och stress kan på så sätt minskas, vilket bedöms öka trivsel och säkerhet för barn. Västra uppgångens föreslagna öppna utformning och ljusgenomsläppliga tak ger en ljus entrébyggnad med god överblick både på väg till och på väg ut ur stationen. Ett ljusgenomsläppligt tak möjliggör även att dagsljuset kan spridas vidare ner i anläggningen. Uppgångens två entréer bidrar till ökad trygghet, då känslan av instängdhet minskar av att det finns flera vägar ut.

Västra uppgångens utformning bedöms sammantaget som positiv ur ett trygghets- och trivselperspektiv för barn. Dock bidrar ventilations-tornen till begränsad sikt. Konsekvensen av detta kan bli minskad möjlighet till överblickbarhet och försämrad orienterbarhet. Detta påverkar upplevelsen av trygghet, framför allt under tidpunkter då stationsområdet är mindre befolkat. Risken för detta är dock begränsad till en mindre yta.

Mittuppgången är lokaliserad i förlängningen av Nils Ericsonterminalen. Om uppgångens entrébyggnad uppförs i direkt anslutning till Nils Ericsonsterminalen blir den samlade byggnadsvolymen väldigt lång och riskerar att bli en barriär för öst-västliga passager. Mittuppgången bör därför med fördel placeras så att passage söder om mittentrén är möjlig.

Under mark

Enligt utformningsförslaget leds dagsljus ner via ljusgenomsläppligt tak i entréerna och glasade trapphus och andra ytor, hela vägen ner till platt-

formarna, vilket är positivt ur ett barnperspektiv. Mellanplanets utformning riskerar dock att stoppa ljusspridningen till plattformarna. Stationsrummet ska ges ett begränsat antal former, funktioner och placeringar som upprepas. Detta bidrar till att anläggningen blir lätt att förstå och lätt att hitta i.

Det är en balansakt att utforma stationen på ett, för barn och ungdomar, attraktivt sätt utan att den uppmuntrar till att vara en plats att uppehålla sig på för andra syften än att resa.

Ur utrymningsperspektiv är det viktigt att få tillräckligt flöde av människor via uppgångar från mellanplanet så att trängsel undviks. Mellanplanets storlek underlättar för barn att ta sig fram vilket minskar riskerna för att de ska bli omkullsprungna och skadas. Konsekvenserna av mellanplanets storlek bedöms i det perspektivet som positivt.

Pelarnas placering delar upp plattformen i två rum - ett *spår- och plattformsrums* med högre takhöjd och ett *rum för rörelse och passage* med lägre rumshöjd. Konsekvenserna av den högre höjden är till största delen positiv, men kan också innebära vissa negativa aspekter. Hög rumshöjd kan ge en känsla av rymlighet och kan förhindra upplevelsen av trängsel, ge god överblickbarhet och trivsel. Samtidigt kan ett högt rum ge en känsla av tomhet och ödslighet när det är få resenärer. I ett stort och öppet rum riskerar också ljud att förstöras. Effekten kan bli en bullrig miljö som medför negativa konsekvenser som otrivsel och stress, vilket påverkar hälsan negativt (Shimokura & Soeta, 2012).

Pelarnas dimensionering är beroende av hur marken ovanför stationsrummet kommer att användas. Konsekvensen av kraftigare pelare eller tätare placering är begränsad sikt vilket påverkar både orienterbarheten och överblickbarheten för barnen, vilket i sin tur påverkar upplevelsen av tryggheten.

4.2.8 Station Haga

Ovan mark

Station Haga medför att Haga kyrkoplan förväntas få ett ökat antal besökare och passerande. Tillgängligheten ökar och fler barn och ungdomar får möjlighet att använda parken, vilket är positivt. Samtidigt uttrycker barnen i samtal inom denna barnkonsekvensanalys att de inte vill att parken blir en plats för genomfart. De är oroliga för att upplevelsen av parken som en lugn och trygg oas ska försvinna. Det motverkas till

stor del genom att uppgångarna förläggs till parkens norra och södra ändar. Därmed sker en koncentration av resenärer till parkens utkanter och parkens inre rum får förhoppningsvis behålla sin nuvarande karaktär och trivsel. Passager genom parken kommer fortsättningsvis att ske.

Station Haga innebär att området kring stationen blir mer tillgängligt även för barn och ungdomar från och andra delar av och utanför Göteborg. På så sätt kan stationen bidra till att skapa mötesplatser och minska segregationen i staden.

Servicetunnarna Kungshöjd och Haga som mynnar vid Rosenlund respektive Linnéplatsen bedöms inte orsaka några konsekvenser för barn och ungdomar. Brandgas- och ventilationsschakten förses med galler i markplan. En sådan lösning stör inte den känsliga parkmiljön och får inga negativa konsekvenser för barn.

Uppgångar och entréer

Ur ett barnperspektiv är det bra att det är få uppgångar till markplan och inga långa, underjordiska tunnlar och passager. Det bidrar till stationens orienterbarhet och att passagerarflödena inte blir för glesa. Trapporna finns främst av säkerhetsskäl och är ingen bra lösning för barn eftersom trapporna blir så långa.

De norra uppgångarna mot Pusterviksplatsen och Nya Allén kommer att mynna i anslutning till Kungsparken och Rosenlund. Själva uppgångarna innebär en möjlighet att komma tillrätta med den otrygga situation som råder i dag just genom att området får en tydlig funktion, blir belyst och befolkat. Det kräver dock att ett helhetsgrepp tas kring områdets gestaltning i samband med att uppgångarna och entréerna byggs. Tillsammans med den upprustning som Göteborgs Stad nyligen genomfört i Rosenlund kan otryggheten i Kungsparkens västra del minskas.

Den södra uppgången byggs i Handelshögskolan. Det faktum att en stationsentré byggs in i Handelshögskolan är positivt ur barnperspektiv. Det är en plats med mycket liv och rörelse under stora delar av dygnet. Det väger till stor del upp att det inte finns möjligheter att bygga in funktioner som bidrar till socialt liv i själva uppgången.

Vasagatan är ett viktigt cykelstråk för barn och ungdomar i området. Här finns i dag stor brist på cykelparkeringar. Risken finns att antalet cykelparkeringar minskar i området. Den framtida stationen medför att behovet av cykelparkeringar kommer att öka ytterligare.

Stationen har dimensionerats utifrån vad som krävs i vid utrymning. Hur många barn som kommer att använda stationen finns det ännu inga prognoser för. Ur ett barnperspektiv är det viktigt att inte bara titta på stationens kapacitet när det är som mest folk på stationen. Tryggheten prövas framför allt när det är få resenärer.

Under mark

I den utformning som föreslås är stationsrummet överskådligt och luftigt med fri sikt. Det medför stora möjligheter att gestalta en trygg station för barn och ungdomar. Placeringen av trappor, rulltrappor och hissar är överskådlig och logisk och bidrar till att det är lätt att få en bra överblick.

Den beskrivna lösningen erbjuder begränsade möjligheter för livsmedelsbutik eller kiosk. Det är tekniskt genomförbart men kostsamt. Om barnens och ungdomarnas önskemål om en livsmedelsbutik eller kiosk kan förverkligas, skulle det ge ett rikare och mer varierat folkliv och möjlighet till fler ansvariga aktörer.

Barnen och ungdomarna återkommer till att de är rädda för "läskiga", berusade och våldsamma, människor. Med tanke på att området kring de norra uppgångarna upplevs som otrygga redan i dag är detta en stor risk, att särskilt mellanplanet vid de norra uppgångarna också kommer att upplevas som otrygga om de inte är bemannade.

I förslaget finns begränsade ytor för funktioner för resenärsservice. Risken är därför stor att stationen i lågtrafik inte kommer att ha något varierat folkliv eller ansvariga aktörer. (Banverket, Västlänken, en tågtunnel under Göteborg. Underlagsrapport Sociala konsekvenser, 2006). Stationen riskerar att bli otrygg för ensamresande barn. I den södra entrén kan bristerna vägas upp av att entrén ska placeras i Handelshögskolans kvarter och därför blir mer befolkad, åtminstone under dagtid.

Mellanplanet till de norra uppgångarna har, genom sin storlek, förutsättningar för att skapa verksamheter som ger ett liv och rörelse.

Att det valda förslaget (våren 2014) inte innehåller någon lösning för cykelparkering är ett problem ur ett barnperspektiv. I intervjustudien berättar barn och ungdomar att de cyklar till skola och fritidsaktiviteter i området. Den nya stationen planeras i anslutning till stadens mest trafikerade cykelstråk. Barn och ungdomar kör inte bil och är hänvisade till gång, cykel och kol-

lektivtrafik för att kunna röra sig i staden på egen hand. Om barns rörelsefrihet begränsas innebär det i förlängningen också begränsningar i självständighet och hälsa.

4.2.9 Station Korsvägen

Station Korsvägen kommer att medföra att barn och ungdomar får närmare till en tågstation och därmed förenklas deras resande och fler barn och ungdomar kan röra sig på egen hand i samhället. Det innebär också att barn och ungdomar som bor utanför staden i framtiden lättare kan resa in till Göteborg och målpunkterna runt station Korsvägen. Förenklingen av barnens och ungdomarnas resande medför positiva konsekvenser för deras rörlighet, eftersom de kan ta sig till sina aktiviteter och till skolan utan att behöva bli skjutsade av sina föräldrar.

En tågstation innebär alltid en risk för barn och ungdomar med tanke på närheten till spårområdet.

Ovan mark

Det valda läget för Station Korsvägen möjliggör den underjordiska trafikplats som Göteborgs Stad planerar och som ska föra med sig mindre trafik ovan jord. Anläggningarna för ventilation kan komma att medföra negativ påverkan på barn och ungdomars hälsa genom att de bullrar och påverkar trivseln i området negativt beroende på hur de utformas. Ventilationstornet som kommer att ligga framför en av Lisebergs attraktioner, bedöms inte att störa omgivningen eller trivseln på platsen i någon större omfattning. Ventilations-tornet vid Renströmsparken kan beroende på hur mycket det kommer att låta störa omgivningen och medföra negativa konsekvenser på trivseln i parken och på barns och ungdomars välbefinnande. Konsekvenserna på trivseln i området beror på hur ventilationstornet anpassas till den omgivande miljön och hur den kommer att bullerdämpas.

Uppgångar och entréer

Placeringen av stationens uppgångar kommer att medföra flera konsekvenser för barn och ungdomar som vistas i området. En positiv konsekvens är möjligheten att nå en station från flera platser utan att tvingas korsa trafikerade gator eller gå omvägar. Ovan mark innebär de nya byggnad-

derna att karaktären på närmiljön kommer att förändras. Tillgängligheten till målpunkterna i området kommer också att förbättras. Fler kan använda kollektivtrafiken utan att byta färdmedel för att nå målpunkterna, det gäller både barn och ungdomar som bor i staden och de som bor utanför. De barn och ungdomar som i dag bor nära Korsvägen kommer att få oförändrad tillgänglighet till målpunkterna i området men får också bättre tillgänglighet till en tågstation och på så sätt ökad tillgänglighet till andra målpunkter utanför området.

Placeringen av de två uppgångarna vid Korsvägen anses som positiv ur ett barnperspektiv eftersom det är goda siktlinjer mellan dem. Dessa faktorer påverkas även positivt genom att rulltrapporna riktas så att barnen och ungdomarna ser samma målpunkt från båda uppgångarna.

Ur ett barnperspektiv anses placeringen av de två uppgångarna vid Korsvägen även vara tillfredsställande då de ligger på olika sidor av trafikerade vägar och därmed minskar risken för konflikter med andra trafikslag. På så sätt ökar tillgängligheten till målpunkterna och trafiksäkerheten. Uppgången mitt på Korsvägen medför att de som vill byta till buss eller spårvagn slipper korsa några vägar vilket ger en god trafiksäkerhet.

Uppgången öster om Korsvägen medför att rekreatiomsområdet utanför Universeum kommer att påverkas. Ytan kommer att minska något och vid större evenemang kan det komma att passera mycket människor samtidigt vilket gör att barnen kan känna sig otrygga och uppleva att karaktären på deras lekplats har förändrats. Om barnen och ungdomarna upplever att tryggheten på lekplatsen försämras kan det medföra negativa konsekvenser för barns och ungdomars sociala liv eftersom de använder platsen som mötesplats.

Den västra uppgången vid Renströmsparken ligger avskilt från de övriga två. Det finns en risk att barn och ungdomar som felaktigt valt denna uppgång känner sig vilsna när de kommer upp till marknivån, eftersom det därifrån inte är möjligt att se entréerna vid Korsvägen. Det finns också en risk att flödena av människor är låga kvälls- och nattetid eftersom få bostäder och kvällsaktiviteter finns i närheten. Det kan leda till att barn och ungdomar upplever en otrygghet vid uppgången. Då uppgången till Renströmsparken är byggd kommer fler människor att röra sig där,

"Det är viktigt att det inte är för rörigt på stationen."
-Åttaåring

och upplevelsen av parken och dess kvalitet kan komma att förändras. Några av barnen uttryckte vid våra samtal med dem även en rädsla över att någon kan komma och ta med dem ner i stationen när lekplatsen ligger så nära.

Placeringen av uppgången vid Renströmsparken är däremot bra ur andra perspektiv. Den placeras i en lugn och bilfri miljö. Fler barn och ungdomar ges möjlighet att nå parken och dess närområde enkelt och säkert via kollektivtrafiken.

Vid platsbesök med barn och ungdomar i parken var de inledningsvis positiva till en uppgång vid Renströmsparken då de inte finns någon hållplats i närheten. Efter att ha tillbringat en stund på platsen bytte de flesta åsikt och uttryckte i stället en oro över den planerade uppgången i parken eftersom den riskerar att förstöra den lugna och sköna plats de upplever att parken är i dag. En ungdom utbrast: "Nej, ska man förstöra det här?!". Barnen nämnde att de var oroliga för att uppgången medför ökat buller. Några av barnen och ungdomarna nämnde även att en uppgång i området sannolikt kommer att locka till sig konstiga människor och några var oroliga att platsen kommer att bli som Korsvägen.

Under mark

Stationen med sina breda plattformar ger ett öppet och luftigt intryck med långa siktlinjer som gör det lätt att hitta. Barn uppger att de tycker att en station som inte är rörig är en trygg station.

Hur långt ner under mark stationen byggs påverkar hur många pelare som behövs på plattformen. Ett djupare läge än det valda hade medfört att fler pelare på plattformarna behövts i den del av tunneln som är byggd i betong. Färre pelare ökar överblickbarheten på plattformarna vilket är positivt eftersom barnen och ungdomarna har lättare att få en överblick på plattformarna.

Stationen har fyra spår och därmed två plattformar. I betongdelen av tunneln avskiljs de två

plattformarna av pelare vilket ger en genomsiktighet och förbättrad orienterbarhet. För säkerheten på stationen är det positivt att barn och ungdomar hindras från att springa över spåren. Detta är framför allt positivt för en del ungdomar som annars kan uppleva det som säkert att ta sig över spåren mellan plattformarna då deras riskmedvetenhet inte är fullt utvecklad.

Trapphusens utformning med flera trappor, fyra rulltrappor eller två rulltrappor plus en vanlig trappa, är positivt ur ett tillgänglighets- och tillförlitlighetsperspektiv för barn och ungdomar eftersom det ökar möjligheten till att det alltid finns en fungerande rulltrappa i vardera riktning. Då behöver de aldrig hitta en alternativ väg.

För barnens och ungdomarnas orienterbarhet i stationsområdet är det positivt att entréerna kommer att utformas så att de ska vara lätta att upptäcka från långt håll.

Det finns skymda utrymmen på plattformarna bakom rulltrapporna och här finns en risk att personer som barn och ungdomar upplever som hotfulla kan uppehålla sig. Från dessa utrymmen finns alltid två vägar därifrån vilket minskar de negativa konsekvenserna av de skymda utrymmena.

Rundade hörn på pelarna på plattformarna gör det lättare för barnen och ungdomarna att hitta rätt väg och orientera sig.

Mellanplanen för uppgångarna mot Renströmsparken respektive Korsvägen är åtskilda. Barnen och ungdomarna måste redan på plattformen göra rätt val. Detta kan ur ett barnperspektiv vara negativt då ett felaktigt val innebär att barnen och ungdomarna måste gå hela vägen tillbaka.

4.3 Samlad bedömning av Olskroken planskildhet och Västlänken i drift

4.3.1 Linjen och stationerna generellt

Totalt sett bidrar projekten till ökad självständighet för barn och ungdomar i Göteborg då det blir enklare för dem att själva resa längre sträckor. Placeringen av de tre stationerna bidrar också till barns bästa vad gäller resande med kollektivtrafiken, eftersom stationerna ligger i nära anslutning till övrig kollektivtrafik. Barn har då goda möjligheter att göra byten på egen hand. Det är också positivt för barns lek och rörelser i staden, om biltrafiken i staden minskar.

Projekten bedöms medföra att fler människor rör sig i staden. Detta är positivt för barns och ungdomars upplevelse av trygghet. För stationerna har (våren 2014) inga funktioner för resenärservice inkluderats i förslagen. Resenärsflödet är väldigt ojämnt fördelat över dygnet. Det innebär att det inte är säkerställt att det kommer att finnas närvarande vuxna i lågtrafik. Detta är inte den bästa lösningen för barn och ungdomar. Förslagen skulle bli mycket bättre om resenärsservicen kan lösas, med avseende på utrymme och utbud. Det är insatser som berör flera ansvariga aktörer, Göteborgs Stad, Trafikverket och Västtrafik. Att lösa ansvarsfördelningen på ett klokt sätt är en viktig uppgift. Ur ett barnperspektiv spelar det ingen roll vem som är ansvarig, bara att ansvaret tas och att samverkan fungerar.

Placeringen av Station Haga är för barns och ungdomars bästa då de omgivande stadsdelarna är barnrika och många skolor ligger i närheten. Färre barn bor inom Station Centralens influensområde, men placeringen där är ändå för ungdomars bästa, eftersom flera gymnasieskolor ligger i närheten. Många gymnasieelever bor i grannkommunerna och reser med kollektivtrafik. Placeringen av Station Korsvägen bidrar även den till barns och ungdomars bästa, då flera skolor och framför allt flera stora målpunkter ligger i närheten.

Barn är särskilt utsatta för risker i trafiken. Därför är det viktigt att skapa säkra trafikmiljöer kring stationernas entréer. För att förhindra självmord och olyckor i spårområdet krävs ett förebyggande arbete. Det är också viktigt att inte skapa barriäreffekter. Det begränsar tillgängligheten för barn och ungdomar i staden. När inga självklara passager finns är risken dessutom stor för trafikfarliga passager.

Ur ett barnperspektiv är det positivt att placeringar av ventilationsschakt med mera har gjorts så att det inte uppstår skymda platser och att det finns luft runtomkring så att man känner sig trygg. Det finns dock risk att tunnelmynningar blir otrygga miljöer men med denna risk i åtanke finns goda förutsättningar att utforma dessa för barns och ungdomars bästa så att platserna blir överblickbara.

Ur ett barnperspektiv är det viktigt att det fortsatta arbetet med de nya spåren och miljöerna runt omkring inkluderar barn och ungdomar som resenärer och boende. Att omsorg finns om hur helheten upplevs och alltså inte enbart om det som Trafikverket råder över.

En bra station ur barnperspektiv är en station där en tioåring kan resa tryggt och säkert på egen hand.

Utifrån barnperspektiv bedöms det vara viktigt med en lättförståelig orienterbarhet i och kring stationernas uppgångar. Uppgångarna ska vara markerade och skyltade på ett sätt som barn förstår. Det bör därför utredas vidare hur information och skyltning i miljön runt anläggningen kan anpassas för barn.

En underjordisk station är i sig ogynnsam på grund av nivåskillnader och svårighet till utblick och dagsljus. Det är positivt för säkerheten för barn att det är de ordinarie uppgångarna som används som utrymningsvägar. Det är lätt att förstå och ökar tillförlitlighet för både station och system. Dock kan säkerhetsrisker uppstå vid trängsel. Delar i utrymningslösningen bör utredas ytterligare och kan förbättras, detta gäller exempelvis skyltning, hissar och rullband. Spåren utgör en säkerhetsrisk för barn i alla järnvägsmiljöer. Fler åtgärder som förbättrar säkerheten bör utredas.

Ur ett barnperspektiv är det ett problem att det inte finns några toaletter inkluderade i förslaget.

4.3.2 Station Centralen

Station Centralen och dess influensområde har goda förutsättningar att bli ett attraktivt och tillgängligt område och med en förbättrad trygghet för barn jämfört med hur området är i dag, 2014. Området kommer att genomgå en omfattande förändring eftersom en rad olika stadsutvecklingsprojekt sammanfaller. Allt sammantaget kan bidra med ökad närhet, tillgänglighet och säkerhet till målpunkter och en förbättring av områdets överblickbarhet och orienterbarhet och ett aktivare socialt liv. Att stationsmiljön blir befolkad bedöms gynna barns och ungdomars trygghet i området.

Den beskrivna lösningen med stationens underjordiska läge och tre uppgångar är positiv för säkerhet och närhet. Barn kan undvika att korsa vissa trafikstråk i markplan genom att välja rätt uppgång. Vid bedömning av uppgångarnas placering påverkas barn starkt av hur uppgångarnas omgivning ser ut. När det finns överblickbara och orienterbara stråk och platser som inbjuder till socialt liv och trivsel känner barn sig tryggare. Västra uppgångens utformning bedöms sammantaget som positiv ur ett trygghets- och trivselperspektiv för barn. För de övriga två uppgångarna saknas tillräckligt underlag (våren 2014) för att göra en samlad bedömning.

Station Centralen bedöms sammantaget bli en station med god närhet, överblickbarhet, orienterbarhet, trygghet och trivsel. Station Centralen blir konsekvent och logiskt utformad så att barn lätt kan förstå hur den ska användas, känna sig trygga och känna tillförlitlighet till anläggningen. Utformningen ger bra förutsättningar för barn att se och bli sedda av andra människor.

Den generella bedömningen vad gäller de sociala konsekvenserna för barn och ungdomar i influensområdet är att det finns goda förutsättningar för ett tryggare användande av området än i dag, men att stationens funktion och användande är beroende av resultatet av den kommande stadsutvecklingen. Det finns goda förutsättningar för att stationsanläggningen kommer att upplevas trygg och säker för barn under förutsättning att utformningen genomgående bidrar till god sikt, lätt att hitta och röra sig i, är ljus och har en bra ljudmiljö.

4.3.3 Station Haga

Ur ett barnperspektiv är placeringen av uppgångarna mycket bra. Uppgångarna placeras i Haga kyrkoplans utkanter och bevarar på så sätt parken som en lugn oas, något som barnen i samtalen tyckte var väldigt viktigt. Placeringen i Handels-högskolan har bra förutsättningar att bidra till en trygg station samtidigt som cykel- och gångstråket i Vasagatan inte påverkas.

De norra uppgångarnas placering kommer att bidra till att området vid Rosenlund och Kungsparken blir mer befolkat och därmed tryggare, vilket är väldigt bra ur ett barnperspektiv. Den fysiska miljön behöver åtgärdas som en konsekvens av den nya anläggningen för att miljön i sin helhet ska bli trygg. Detta bör ske i samverkan mellan alla inblandade parter. Trygghet kräver en samverkan mellan den fysiska och den sociala miljön. En flytt ännu längre bort från lekplatsen vore bra även om den nuvarande placeringen inte är något problem.

Ur ett barnperspektiv är det mycket bra att inga underjordiska gångtunnlar finns i förslaget. Stationens inre utformning är också bra ur ett barnperspektiv. Den är rymlig och överblickbar och lätt att hitta i.

Förslaget har begränsad plats för viktiga funktioner som till exempel cykelparkering, kiosk och resenärsservice på själva stationen. Det finns därför i dag inga garantier för en befolkad station vid lågtrafik. Det är allvarligt ur ett barnperspek-

tiv. Barn behöver människor till hands som de kan fråga om hjälp och som bidrar till tryggheten genom att helt enkelt vara där.

Västtrafik planerar ett resecentrum i markplan, i anslutning till stationen. Ur ett barnperspektiv skulle det vara mycket bättre om det i stället placerades i stationens norra mellanplan. Då skulle det finnas lätt tillgängligt för alla resenärer, oavsett vilken av de två norra entréerna de använder och det skulle bidra till en befolkad och trygg station.

I det fortsatta arbetet med att utforma stationens uppgångar och stationsrum är barnen och ungdomarna i området en stor tillgång som bör tas tillvara som en värdefull referensgrupp. Våren 2014 har inga planer på hur det ska gå till presenterats. Det är allvarligt ur ett barnperspektiv.

Ur ett barnperspektiv är det viktigt att det fortsatta arbetet med Station Haga och miljöerna runt omkring utgår från barn och ungdomar som resenärer och boende. Det kräver samordning mellan de ansvariga aktörerna och omsorg om helheten på stationen och inte enbart om det som Trafikverket råder över.

4.3.4 Station Korsvägen

Station Korsvägen kommer att medföra att hela området kring Korsvägen förändras i och med att tillgängligheten till området förbättras. Karaktären på området kan också komma att förändras av de nya anläggningarna som kommer att finnas ovan mark. Detta påverkar hur barn och ungdomar upplever tryggheten i området. Även hur stationen utformas under mark har betydelse för hur barn upplever tryggheten.

Ovan mark blir siktlinjerna mellan entréerna vid Korsvägen goda vilket underlättar för barn och ungdomar att orientera sig på platsen. Överblickbarheten och orienterbarheten inom stationsområdet försämras något av att uppgången vid Renströmsparken inte kommer att vara synlig från de övriga uppgångarna vid Korsvägen. Begränsningen till tre uppgångar gör att barn och ungdomar får lättare att orientera sig inom stationsområdet. Barn och ungdomar som väljer fel uppgång kan dock känna sig vilsna.

Bergväggen mellan plattformarna minskar orienterbarheten på plattformen vilket till viss del motverkas genom de öppna mellanrummen mellan betongpelarna. Att kunna se mellan plattformarna är positivt för överblickbarheten. Även

glasväggarna runt trapphusen är positiva för överblickbarheten. Pelarna på plattformarna bedöms inte påverka överblickbarheten negativt då utformningen av stationsrummet kommer att ge ett öppet och luftigt intryck.

Stationen och dess uppgångar kommer att göra så att barn och ungdomar får nära till Korsvägen och till målpunkter i området. Att uppgångarna på Korsvägen ska riktas så att Gothia Towers syns, innebär att barn och ungdomar kan uppleva att det är nära till målpunkterna. De får det lättare att orientera sig när de kommer upp från plattformen.

När stationen är byggd kommer tillgängligheten till närområdet att förbättras. Fler barn och ungdomar kommer att kunna ta sig själva till området och målpunkterna. I Renströmsparken kan den planerade uppgången medföra buller vilket kan vara negativt för dem som vistas på lekplatsen.

Att ytor utanför Universeum kommer att försvinna är däremot negativt eftersom det är områden som används av barn och ungdomar som mötesplatser.