

CENTRALENOMRÅDET – EN DEL AV ÄLVSTADEN

CENTRALENOMRÅDET

STADSUTVECKLINGSPROGRAM 2.0

MARS 2016

Göteborgs Stad

Dnr 0627/12


STARBUCKS

FÖRORD

I processen med utvecklingen av viktiga områden i staden arbetar sedan ett par år tillbaka våra förvaltningar och bolag gemensamt med stadsutvecklingsprogram som planeringsverktyg. Programmets uppgift är att sätta fokus på de förutsättningar och frågor som är viktiga i de olika programområdena. Förutom för Centralenområdet har stadsutvecklingsprogram även tagits fram för Korsvägenområdet.

Centralenområdet är en del av Älvstaden och ska utvecklas i enlighet med Vision Älvstaden som kommunfullmäktige antog hösten 2012.

Centralenområdet är redan idag en regional knutpunkt och kommer att utvecklas ytterligare när kollektivtrafiken byggs ut och infrastrukturprojekt genomförs. Området har ett strategiskt läge med kopplingar till såväl den befintliga stadskärnan och älven som till nya utvecklingsområden som Södra Älvstranden, Gullbergsvass och Frihamnen.

I Centralenområdet finns en unik potential för ny bebyggelse som kan bidra till stadens och regionens utveckling och att områdets roll som välkomnande entré till staden förstärks.

Stora infrastrukturprojekt till en sammanlagd investeringskostnad av 30-40 miljarder kronor, som samtliga berör Centralenområdet, planeras genomföras under de kommande 15-20 åren. Frågan är: Hur kan dessa stora investeringar på bästa sätt bidra till att vi får den stad vi vill ha?

Stadsutvecklingsprogrammet visar en samlad övergripande stadsbyggnadsidé för områdets utveckling. Det är ett avtryck från den pågående stadsutvecklingsprocessen och ett dialogunderlag om utvecklingen av området.

En första version av stadsutvecklingsprogrammet presenterades i maj 2014. Inkomna synpunkter och inspel har tillsammans med nya underlag och ny kunskap från pågående detaljerad planering i området legat till grund för vidareutvecklingen av stadsutvecklingsprogrammet.

Stadsutvecklingsprogrammet är, med tanke på de långa planeringstiderna för de ingående projekten, en ”färskvara” och behöver därför uppdateras kontinuerligt. Här presenteras Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet ”Version 2.0”.

GÖTEBORG MARS 2016

AGNETA HAMMER
STADSBYGGNADSDIREKTÖR

LINDA NYGREN
DIREKTÖR PARK OCH NATUR

STEFAN EGLINGER
TRAFIKDIREKTÖR

MAGNUS SIGFUSSON
FASTIGHETSDIREKTÖR

LENA ANDERSSON
VD ÄLVSTRANDEN UTVECKLING AB

BIRGITTA ROOS
DIREKTÖR STADSDELSFÖRVALTNING CENTRUM

INNEHÅLL

07 MÅL & STADSKVALITETER

Mål 8

Stadskvaliteter 8

11 VISION & UPPDRAG

Vision Älvstaden 12

Stadsplanering med 2035 i sikte 13

Varför ett stadsutvecklingsprogram? 14

Centralenområdet i Vision Älvstaden 15

35 PLANSTRUKTUR

Tre byggstenar 36

Planstrukturen 38

Stråk 39

Trafiknät 54

Platser 56

Bebyggelseområden 68

85 GENOMFÖRANDE

Volym och innehåll 86

Pågående planering 88

Utbyggnadsordning 89

Området under byggtid 90

Ekonomi 91

Samverkan och samordning 92

Kommunikation och dialog 93

MEDVERKANDE

Rapporten har tagits fram av en arbetsgrupp bestående av:
Katja Ketola, SBK, projektledare
Lena Jacobsson, SBK
Simon Wallqvist, SBK
Patrik Centerwall, SBK
Anna Olsson, FK
Magnus Ståhl, TK
Viveca Karlsson, TK
Anna-Karin Sintorn, PoN
Johan Rehngren PoN
Malin Michaelson, sdf Centrum
Konsult: Magdalena Hedman, FOJAB arkitekter
Konsult: Elvira Grandin, FOJAB arkitekter
Konsult: Ville Hising, FOJAB arkitekter

Birgitta Lööf, SBK, planchef

17 OMRÅDET

Beskrivning av området 18

Områdets utveckling 20

Kulturmiljöer 21

Riksintressen 22

Naturmiljöer 22

Lokalklimat 23

Störningar och hot 23

Trafik 24

27 STRATEGIER

Huvudstrategier

Attraktiv stadsmiljö och regional mötesplats 28

Starka stråk 28

Tillgänglig regionkärna 28

Tematiska strategier

Stadsbild och skala 30

Grönska och vatten 31

Trafik och mobilitet 32

Social hållbarhet 33

95 FORTSATT ARBETE

Processer 96

Studier av viktiga stråk och platser 96

Delstudier och tematiska studier 97

Övergripande planeringsföutsättningar 97

99 UNDERLAG OCH BILAGOR

Övergripande underlag 99

Program och detaljplaner 99

Kulturhistoria 99

Trafik 99

Sociala frågor 99

Klimat och höga hus 99

Platser och delområden 100

Innehåll och utbyggnad 100

Mer information hittar du på:

www.goteborg.se/centralenomradet

Centralenområdet stadsutvecklingsprogram v. 2.0, © Göteborgs stad 2016

Illustration omslaget: FOJAB arkitekter

Modellbilder och fotografier: Göteborgs stad, om inget annat anges

Kartor och skisser: Göteborgs stad i samarbete med FOJAB arkitekter.

Sektioner under avsnitt Stråk: FOJAB arkitekter.





MÅL & STADS-KVALITETER

Centralenområdet ingår i Vision Älvstaden, som kommunfullmäktige antog i oktober 2012. Stadsutvecklingsprogrammet är en vidareutveckling och konkretisering av vision Älvstadens mål och strategier specifikt för Centralenområdet. Målsättningen för områdets utveckling och de sex övergripande stadskvaliteter som har tagits fram baseras på visionen.



MÅL OCH STADSKVALITETER

MÅL

Centralenområdet ska utvecklas till en välkomnande entré till Göteborg och Göteborgsregionen. Centralenområdet ska bli ett attraktivt kommunikationsnav och en regional mötesplats i tät innerstadsmiljö.

I Centralenområdet ska en tät, blandad och livfull stad med grönska, mötesplatser och stråk utvecklas. Nya stråk ska knyta an hela området mot vattnet, öppna för utvecklingen av Gullbergsvass och koppla stråk vidare mot den gamla stadskärnan, Trädgårdsföreningen, evenemangsstråket, Skeppsbron och Frihamnen. Centralenområdet är också en del av det stadsmässiga stråk som planeras över älven via Frihamnen och Backaplan till Wieselgrensplatsen. Infrastrukturen ska lösas så att maximala möjligheter för ny bebyggelse och attraktiva platser skapas.

Omkring 2000 nya bostäder och 16 000 arbetstillfällen kan utvecklas inom området till år 2035.

STADSKVALITETER

Stadskvaliteterna anger de sex övergripande kvaliteter som är särskilt viktiga för att nå målsättningarna för områdets utveckling i enlighet med vision Älvstaden. De är vägledande för all planering och genomförande i området. De ska också fungera som ett redskap för att utvärdera olika alternativ och delprojekt inom området.

Stadskvaliteterna för Centralenområdet kan kopplas till de tre huvudstrategierna för genomförande av vision Älvstaden; hela staden, stärka kärnan och möta vattnet.

I de allra flesta fall kan dessa kvaliteter tillsammans med beskrivningen av planstrukturen med stråk, platser och bebyggelse fungera som ett övergripande kvalitetsprogram för projekt inom Centralenområdet.

Nästa steg i konkretiseringen av arbetet på en mer detaljerad nivå kan vara att ta fram gestaltningsprogram som beskriver den gemensamma ambitionen och kvalitetsnivån berörda parter emellan exempelvis vad gäller materialval, möblering, belysning och grönska.

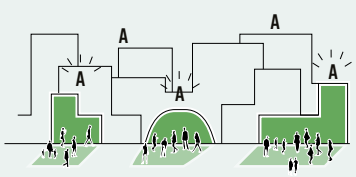


Visionsbild Centralenområdet

1/ INKLUDERANDE OCH LEVANDE DEL AV STADEN MED BLANDADE FUNKTIONER

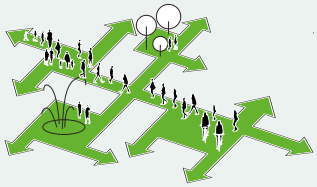


2/ NY BEBYGGELSE I EN TÄT & FINMASKIG STADSSTRUKTUR



HELA STADEN

3/ KONTINUERLIGA GÅNG- OCH CYKELSTRÅK I ATTRAKTIV MILJÖ I ÖGONHÖJD

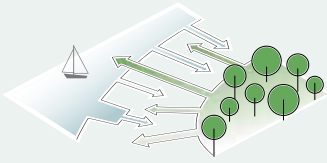


4/ REGIONAL OCH LOKAL TILLGÄNGLIGHET PÅ FOTGÄNGARENS VILLKOR

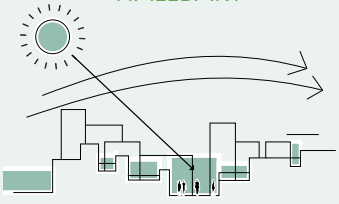


STÄRKA KÄRNAN

5/ BYGG VIDARE PÅ BEFINTLIGA OCH INTEGRERA NYA KVALITETER – GRÖNSKA & VATTEN



6/ KLIMAT- OCH MILJÖSMART STADSBYGGNAD – LÄTT ATT LEVA HÅLLBART



MÖTA VATTNET

Sex stadskvaliteter är vägledande för utvecklingen av Centralenområdet och ansluter till de tre huvudstrategierna för genomförandet av Vision Älvstaden





VISION & UPPDRAG

Centralenområdet omfattas av den av kommunfullmäktige antagna Vision Älvstaden. Med utgångspunkt i stadens översiktsplan har olika inriktningsdokument tagits fram som stöd för stadens utveckling med siktet inställt på år 2035. Visionen och stadens inriktningsdokument ger riktning åt stadsutvecklingen i Centralenområdet.



VISIONER OCH STRATEGIER

Att stärka och utveckla stadens centrala delar är en förutsättning för Göteborgs och regionens framtida utveckling och ligger i linje med strukturbilden för Göteborgsregionens utveckling. Vision Älvstaden handlar om hur staden på Göta älvs båda sidor kan utvecklas till tät stadsmiljö som främjar möten och samverkan. Älvstadsprojektet är en viktig del av det samlade Västsvenska paketet som innehåller en satsningar på kollektivtrafik, järnvägar och vägar i Göteborgsregionen. Paketet innehåller bland annat Västlänken, Hisingsbron och Bangårdsviadukten.

VISION ÄLVSTADEN

Älvstaden ska vara öppen för världen. Den ska vara inkluderande, grön och dynamisk. Här ska det gamla och det nya, det redan kända och det okända, mötas. I staden ska det finnas utrymme för gemenskap och nya initiativ. Den ska utformas så att den helar staden, möter vattnet och stärker den regionala kärnan. För att lyckas med detta krävs en process som drivs av tydligt ledarskap, helhetssyn, delaktighet, samarbete och lärande. Visionen är öppen för förändring över tid. Lärdomar från processen ska berika och utveckla visionen.

VISIONENS STRATEGIER

För att sätta en riktning och uppnå visionen finns tre huvudstrategier och en strategi för genomförande.

HELA STADEN

Staden ska knytas samman över älven. Här ska finnas en blandning av platser, arkitektur, bostäder, verksamheter och utrymme för människor att uttrycka sig. Segregation ska motverkas genom öppenhet, blandning och delaktighet.

MÖTA VATTNET

Älvstaden ska utvecklas till en grön stad vid älven, en global ikon för grön stadsutveckling där det är lätt att leva hållbart. Vattnet ska ses som ett naturligt inslag i stadsrummet och vara en tillgång för alla.

STÄRKA KÄRNAN

Göteborgs drivkrafter ska frigöras i Älvstaden. Den täta, blandade och gröna innerstaden ska växa över älven och den regionala kärnan bli mer attraktiv och tillgänglig. Älvstaden ska attrahera människor och verksamheter från övriga Sverige och världen.





Hela Staden



Möta Vattnet



Stärka Kärnan



Vy över staden kring Göta Älv med Gullbergsvass till vänster och Ringön och Frihamnen till höger

FRÅN VISION TILL GENOMFÖRANDE

Arbetet i Älvstaden är redan i gång. En kraftsamling ska ske inför Göteborgs 400-årsjubileum år 2021.

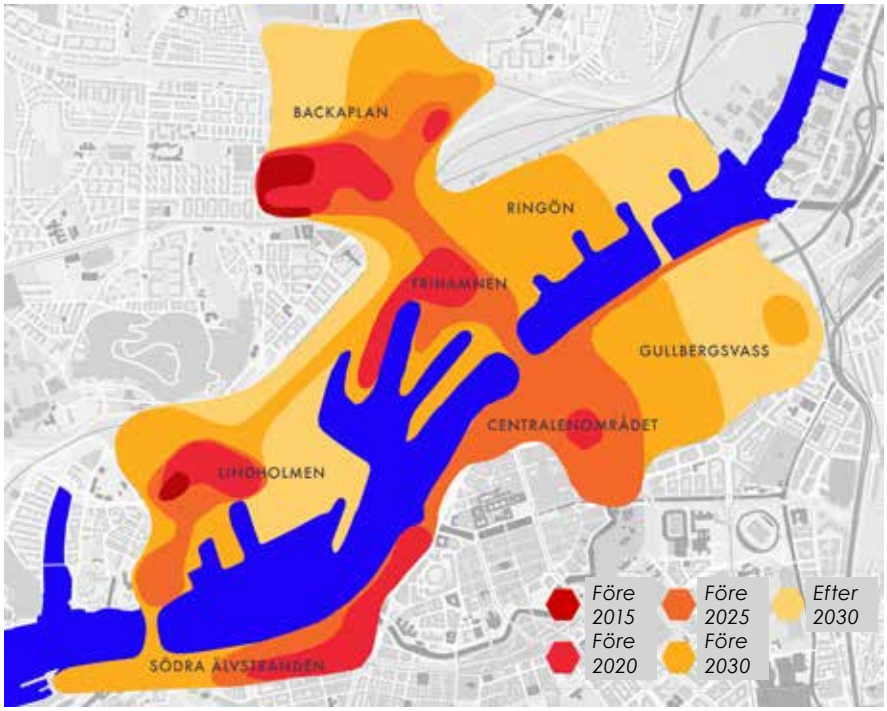
Älvstaden ska utvecklas med utgångspunkt från knutpunkterna, stråken och ett levande älvrum. Genom att låta Älvstaden växa successivt utåt från redan pågående projekt, starta utbyggnaden i Frihamnen, Backaplan och Centralenområdet, samt koppla ihop utbyggnadsområdena med stråk kan en sammanhållen stad skapas medan utbyggnaden pågår.

STADSPLANERING MED 2035 I SIKTE

För att Göteborg ska fortsätta utvecklas till en attraktiv och hållbar stad krävs en samordnad markplanering. Därför har tre planeringsinriktningar tagits fram som tillsammans anger hur Göteborg ska bli en stad som erbjuder ett enklare vardagsliv för fler i en grön och livfull stad. De tre är utbyggnadsplaneringen, trafikstrategin och grönstrategin. Översiktsplanen som antogs 2009 är den gemensamma utgångspunkten och det övergripande styrdokumentet för stadens markanvändning.

Vision Älvstadens och planeringsinriktningarnas gemensamma tidshorisont är cirka år 2035. Då beräknas Göteborg ha 150 000 fler boende och 80 000 fler arbetstillfällen och vara kärnan i en arbetsmarknadsregion med 1,75 miljoner invånare. Av dessa skulle cirka 50 000 boende och 50 000 arbetstillfällen kunna finnas i Älvstaden.

Göteborg ska vara en stad för alla. I arbetet för ett mer jämlikt Göteborg jobbar staden med fokusområden. De handlar om en god start i livet, goda uppväxtvillkor, förutsättningar för arbete samt hållbara och hälsofrämjande miljöer och samhällen. Som en grund för arbetet finns en samlad beskrivning av skillnader i livsvillkor och hälsa och en sammanställning med förslag till åtgärder i rapporten Skillnader i livsvillkor och hälsa i Göteborg, 2014.



Kartan visar hur Älvstaden utvecklas successivt från redan pågående projekt.



© OkiDokiI arkitekter

Centralenområdet 2015

VARFÖR ETT STADSUTVECKLINGSPROGRAM?

Stora infrastrukturprojekt och stadsutvecklingsprojekt planeras att genomföras etappvis under en lång tid i området – 15-20 år.

Stadsutvecklingsprogram är ett nytt arbetsverktyg som har utvecklats i syfte att svara mot behovet av fasthet i inriktning och flexibilitet att möta nya förutsättningar och kunskap som kommer fram under arbetets gång.

Programmet presenterar en övergripande, samlad stadsbyggnadsidé för områdets utveckling över tid. Det huvudsakliga syftet med stadsutvecklingsprogrammet är:

- → att belysa stadsbyggnads- och stadsutvecklingsfrågorna i sin helhet med de planerade infrastrukturprojekten som förutsättningar.
- → att redovisa en planstruktur och stadskvaliteter som ska vara vara vägledande såväl för planering i pågående och kommande detaljplaner och andra planeringsprojekt, som vid genomförande av projekt.
- → att vara ett övergripande kvalitetsprogram för projekt och detaljplaner i området.
- → att vara ett aktuellt kunskapsmaterial för alla inblandade i planerings- och genomförandeprocessen.

Stadsutvecklingsprogrammet är ett levande dokument som bör revideras allteftersom tiden går och förutsättningarna förändras. Varje version som tas fram blir ett avtryck från den pågående stadsutvecklingsprocessen i området. Arbetet med stadsutvecklingsprogram är också ett pågående utvecklingsarbete av verktyget i sig, vilket innebär att verktyget utvecklas allteftersom.

STADSUTVECKLINGSPROGRAMMET SOM VERKTYG I PROCESSEN

En första version av stadsutvecklingsprogrammet blev klar i maj 2014. Under 2014 och 2015 har dialoger och informationsaktiviteter ordnats löpande om stadsutvecklingen i Centralenområdet. Minst fyra öppna aktiviteter per år har hållits i Älvrummet och stadsvandringar, dialogmöten och workshops har genomförts med medborgare, fastighetsägare/intressenter, föreningar, myndigheter och boende i närområdet. Synpunkter som inkom skriftligen under remisstiden för version 1.0 redovisas i en särskild sammanställning.

Inom satsningen Unga stadsbyggare arbetade ungdomar med bland annat Centralenområdet under tre veckor sommaren 2014.

Inkomna synpunkter och inspel har tillsammans med nya underlag och ny kunskap från pågående mer detaljerad planering i området påverkat arbetet med version 2.0. Bland annat gäller det prioriteringen av vilka fördjupningar och kompletterande utredningar som har tagits fram. Dessa har i sin tur lett till justeringar i bland annat planstrukturen.

Centralenområdet har också utvidgats till att omfatta även området mellan Stora Bommen och Lilla Bommen, kring Packhuskajen.

De sex övergripande stadskvaliteterna, huvudstrukturen i planstrukturen och målsättningarna för områdets utveckling står dock i huvudsak fast från version 1.0.

ORGANISATION

Arbetet med projekten i Älvstaden ska utmärkas av samordning, tydlighet och gemensamma arbetssätt. Projektet styrs genom färdplanen som anger utbyggnadstakt, uppföljning av kvalitet och uppföljning av ekonomi baserat på en övergripande exploateringskalkyl.

För arbetet i Centralenområdet finns en kommunintern projektgrupp för stadsutvecklingsprogrammet och en samordningsgrupp för pågående detaljplaner och projekt. Dessutom kallas intressenter/fastighetsägare till dialogmöten regelbundet. Tillfälliga tematiska grupper skapas efter behov.



© OkiDoki arkitekter

Modellbild över Centralenområdet 2035

CENTRALENOMRÅDET I VISION ÄLVSTADEN

I Vision Älvstaden formuleras bl.a. följande mål och målbilder som rör utvecklingen av Centralenområdet och som behandlas i stadsutvecklingsprogrammet:

STADEN INOM VALLGRAVEN

"Den historiska stadskärnans blandade verksamheter och rika utbud av aktiviteter ska värnas. Nordstan ska utvecklas mot Lilla Bommen och Centralenområdet."

INNERSTADEN SKA VÄXA ÖVER ÄLVEN

"Centralenområdet ligger mitt i Älvstaden men också mitt i Göteborgs framtida innerstad/.../ Vi ska utveckla knutpunkten Centralenområdet – området ska bli stadens centrala affärsdistrikt (CBD-område) och regionala mötesplats."

CENTRALENOMRÅDET

"Centralenområdet ska öppna utvecklingen av Gullbergsvass och knyta an området mot vattnet. Området ska vara ett attraktivt kommunikationsnav och regionalt centrum. Här ska en tät och blandad stadsbebyggelse utvecklas med mötesplatser och grönska. Centralenområdet är en del av det stadsmässiga stråk som ska skapas över älven till Wieselgrensplatsen via Backaplan."

KRAFTSAMLA TILL 2021

"En ersättning av Götaälvbron ska stå klar 2020. Västsvenska infrastrukturpaketet innebär betydande investeringar i kollektivtrafiken. Arbetet med järnvägstunneln Västlänken kommer att pågå till 2027. Centralstationen och dess närområde står inför en betydande omdaning som kommer att pågå under lång tid. Dessa och andra projekt ska bidra till att vi når visionen för Älvstaden."

BYGG EN TÄT STAD

"Inledningsvis ska vi bygga vidare på befintliga handelsplatser. Backaplan,

Frihamnen och Centralenområdet ska utvecklas till täta och blandade stadsmässiga områden. Införlivandet av platser och grönska i den täta staden skapar mervärde och ska särskilt beaktas."

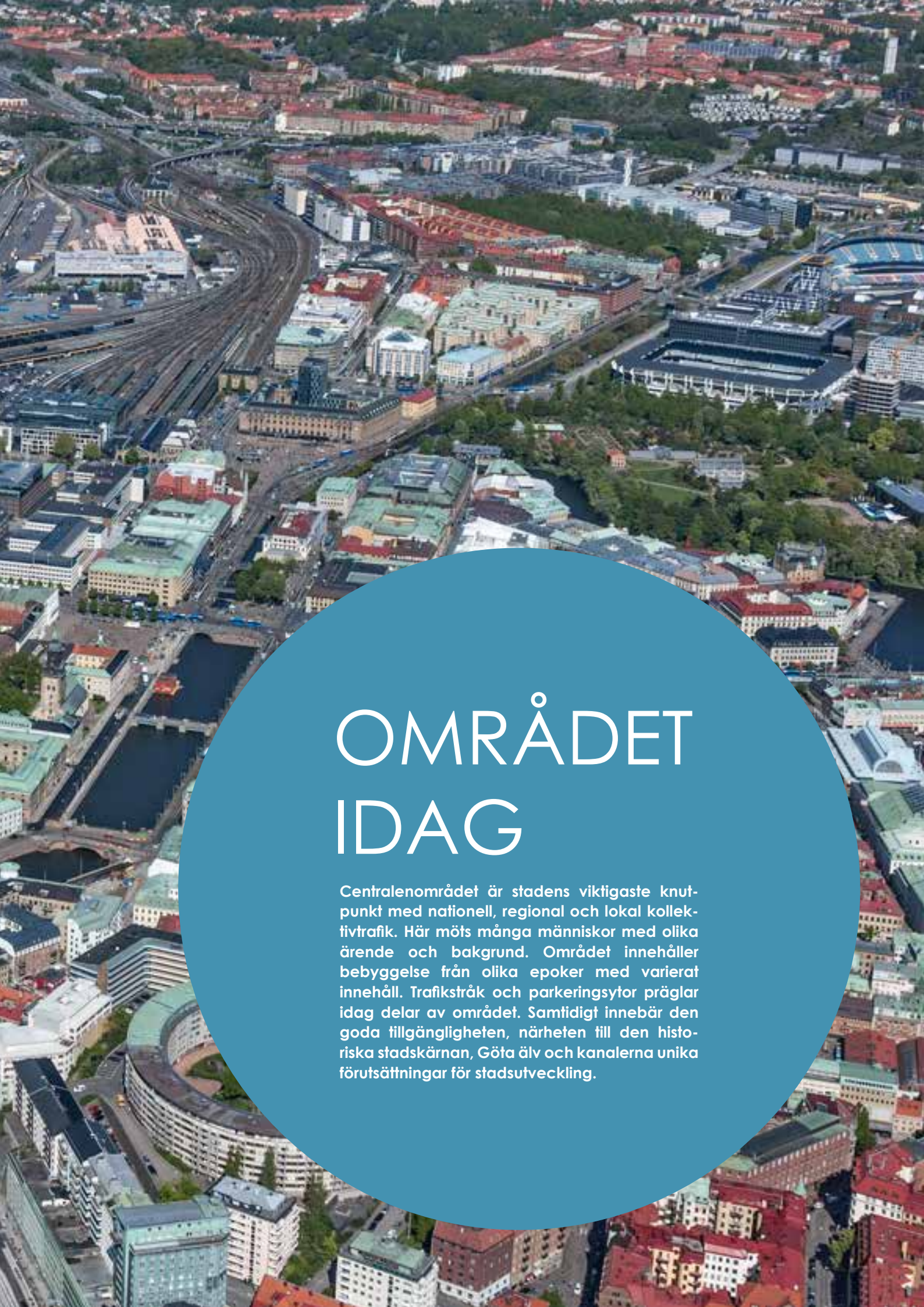
KOMMUNICERA MED AKTIV ÖPPENHET

"Älvstaden berör oss alla. Vi ska därför fortsätta att arbeta aktivt med att kommunicera vad vi gör och informera om alla de projekt som väntar. Det är viktigt att även utveckla dialogformerna och hitta lämpliga arenor för det offentliga samtalet."

ANVÄND TEMPORÄRA ÅTGÄRDER

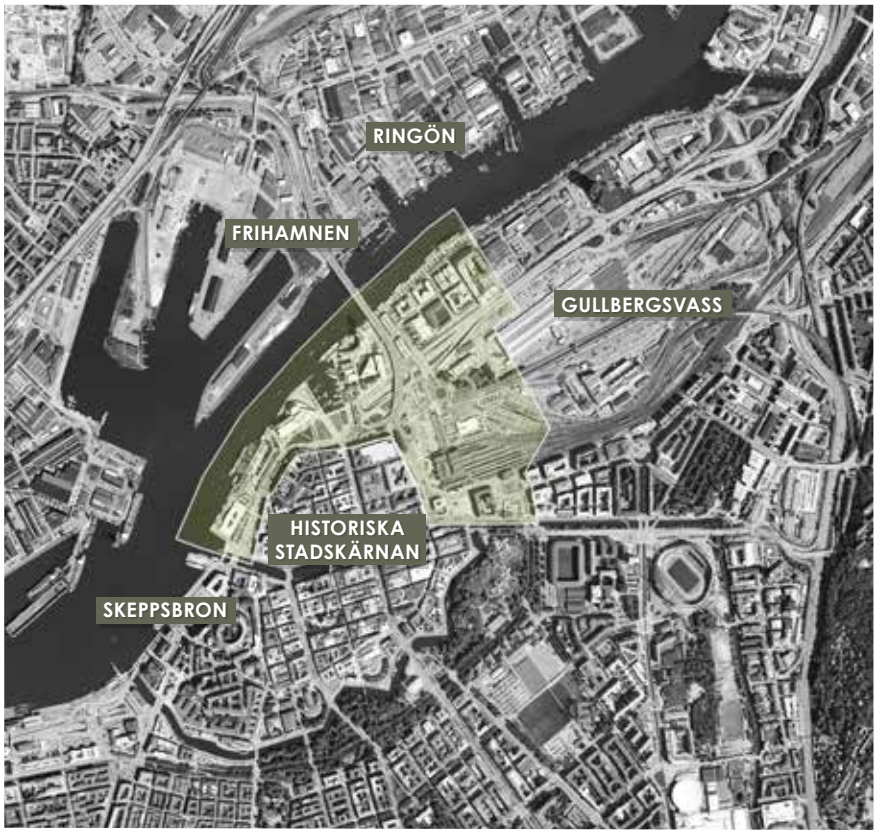
"Arbetet med Älvstaden kommer att pågå under lång tid men visionen kan ta plats i staden redan nu. Vi ska uppmuntra tillfälliga åtgärder och aktiviteter som stödjer och utvecklar livet i staden."





OMRÅDET IDAG

Centralenområdet är stadens viktigaste knutpunkt med nationell, regional och lokal kollektivtrafik. Här möts många människor med olika ärende och bakgrund. Området innehåller bebyggelse från olika epoker med varierat innehåll. Trafikstråk och parkeringsytor präglar idag delar av området. Samtidigt innebär den goda tillgängligheten, närheten till den historiska stadskärnan, Göta älv och kanalerna unika förutsättningar för stadsutveckling.





Nils Ericsonplatsen

BESKRIVNING AV OMRÅDET

LÄGE

Programområdet ligger mellan den historiska stadskärnan i sydväst och det framtida utvecklingsområdet Gullbergsvass i öster. Göta älv avgränsar området i norr med Frihamnen och Ringön på andra sidan. Drottningtorget och Åkareplatsen ingår i området som i söder avgränsas av Fattighusån. Kajstråket från Pagoden till och med Packhusplatsen är också en del av Centralenområdet.

ENTRÉ, KOPPLINGAR OCH BARRIÄRER

Centralenområdet är entré till Göteborgs centrum och målpunkter av många slag. Området har viktiga kopplingar till staden innanför vallgraven, Hisingen med utvecklingsområdena Frihamnen och Ringön, Gullbergsvass, Trädgårdsföreningen, evenemangsområdet, Nordstans köpcentrum mm. Göta älvbron med ramper och Götaleden skapar kraftfulla barriärer liksom spårområdena.

REGIONAL KNUTPUNKT

Centralstationen är en knutpunkt med omfattande kollektivtrafik. Internationell, nationell och regional tågtrafik angör staden här liksom busstrafik av olika slag. Området rymmer flera spårvagnslinjer och ett stort antal hållplatser.

MÄNNISKOR OCH STADSLIV

I området runt Centralstation rör sig många människor, vardagspendlare, besökare, flanörer, för många ett första möte med Göteborg. Runt Drottningtorget finns sju hotell med utmärkta konferensmöjligheter och restauranger vilket bidrar till områdets karaktär. Operan och Casino Cosmopol är andra regionala besöksmål.

Inom Centralenområdet är antalet verksamma cirka 11 000. Kontor, butiker, hotell och restauranger är viktiga arbetsplatser. Endast ett fåtal boende är registrerade i området.

Inom eller nära Centralenområdet finns två förskolor, en grundskola (Vittra Kronhusbordarna), en gymnasieskola (Plusgymnasiet i Gullbergsstrand) och en grund- och gymnasieskola (Samskolan). Skolorna använder målpunkter i eller nära området som utvidgat klassrum (ex Kanaltorget och Kronhusparken).

GRÖNSKA OCH VATTEN

Det finns få grönområden frånsett mindre rester av den gamla stationsparken vid fd Bergslagsbanans stationshus och Nordstan samt några nyare alléer. Trädgårdsföreningens grönska är ett värdefullt inslag vid Drottningstorget.

Göta älv och kanalerna med Fattighusån är attraktiva miljöer i området. Gästhamnen vid Kanaltorget liksom kajerna har många besökare sommartid men ligger öde under vintern.

Stora delar av området ligger på utfylld mark, är plant och lågt beläget vilket är en utmaning i inför framtida klimatförändringar med höga havsnivåer och risk för översvämningar.

PLATSER OCH BEBYGGELSE

Inom området finns byggnader och platser från olika historiska epoker. Vid Gullbergskajen ligger kontorsbebyggelse från 1970-talet. Pagoden/fd Tobaksmonopolet från 1917 som nyligen är renoverad är en karaktärsfull byggnad.

Lilla Bommen innehåller landmärket "Läppstiftet" med omgivande kontor. Vid Kanaltorget dominerar Operan. Nils Ericsonplatsen och Drottningtorget omges av stationsbyggnader, hotell och resenärsservice från olika epoker. Nordstans köpcentrum från 1960-talet ersatte en småskalig stadsbebyggelse men har behållit gatustrukturen. Vid Packhusplatsen ligger Tull-och packhuset och äldre hamnskjul. Åkareplatsen/Polhemsplatsen omges av GP-huset, fd Västra stambanans stationshus, löparhuset och nyare hotell.

Skansen Lejonet, en symbol för det äldsta Göteborg skymtar i öster.


1.


2.


3.

1. Centralstationens entré från Drottningtorget
2. Tåg
3. Läppstiftet och Lilla Bommen
4. Packhuskajen
5. Gångstråk under Götaälvbron
6. Fattighusån med slussar, Trädgårds-föreningen, Posthuset och Löparhuset
7. Göta älv, Pagoden, Gullbergsstrand
8. Götaleden
9. Småbåtshamnen och operan vid Kanaltorget
10. Fd Bergslagsbanans stationshus
11. Skansen Lejonet


4.


5.


6.


7.


8.


9.


10.


11.

OMRÅDETS UTVECKLING



Karta från 1795, den befästa handelsstaden



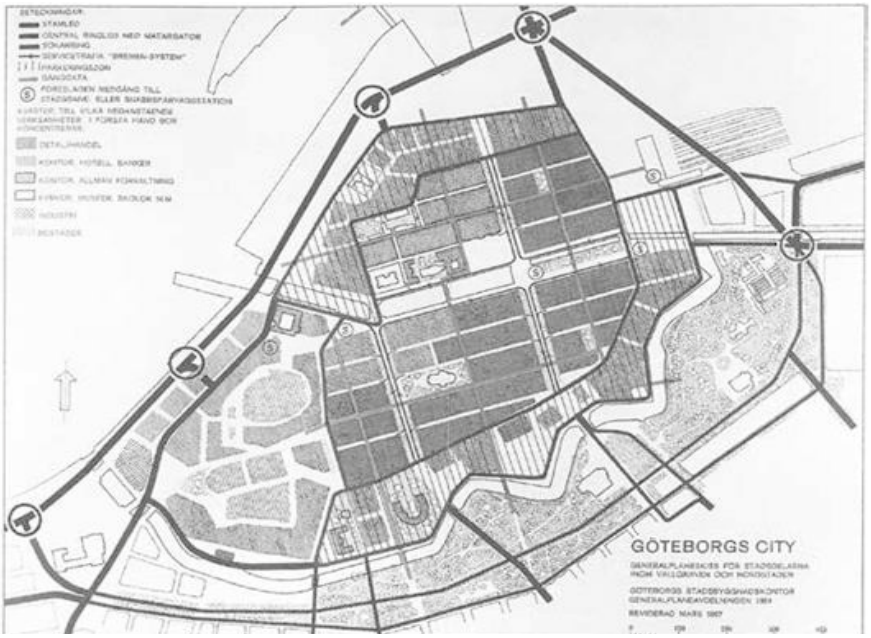
Befästningsstråkets läge i relation till stadsmiljön.



Karta 1921
Delar av stadskärnan och Gullbergvass Utsträckningen skiljer sig mycket lite under perioden fram till 1960-talet. Järnvägen bildar en tydlig struktur och dominerar centrala Gullbergvass med Bergslagsbanans och SJ:s bangårdar. Kvartersstruktur med småindustrier, hantverkslokaler, varumagasin och bostäder har byggts vid Gullbergstrand. Packhusplatsen har järnvägsanknytning och präglas av sjöfart. Götaälvbron byggs under 1930-talet, med en tydlig barriäreffekt som förändrar Lilla Bommens roll som ett stadsmässigt torg.



Mårten Krakowgatan åt öster med landshövdingehus och vattenverkets röda tegelbyggnad som står kvar än idag.



Göteborg city i generalplan från 1967. Planen visar trafiksystemet, parkeringszoner, handelskvarter, nedgångar till stadsbana mm. En totalsanering i 1960-talsanda gjordes i Östra Nordstaden där det ursprungliga 1600-talsmönstret ersattes av en struktur anpassad till citys roll som regioncentrum. Längs hamnen anlades en trafikled som skapade en kraftig barriär mellan bebyggelsen och älven

KULTURMILJÖER

Centralenområdet innehåller flera värdefulla kulturmiljöer som speglar olika skeden i stadens utveckling från den allra tidigaste perioden då den befästa handelsstaden anlades till dagens stadskärna och kommunikationsnav.

HISTORISK KOMMUNIKATIONSMILJÖ

Området kring Göteborgs Centralstation är en sammanhållen stationsmiljö med lång tradition och har ett stort kommunikationshistoriskt värde. Den berättar om järnvägens och kommunikationsmiljöns tillkomst och utveckling över 150 år.

De äldre stationsbyggnaderna – Centralstationen, f d Bergslagsbanans stationshus och f d Västgötabanans stationshus samt resterna av stationsparken har ett stort historiskt värde.

Drottningtorget har karaktären av representativt kommunikationscentrum med höga arkitektoniska anspråk och gedigna material. Centralstationens huvudentré vetter åt torget och präglar miljön med strömman av resenärer. Centralposthuset (1925) dominerar torgets östra sida med sin monumentala fasad i granit och gult tegel. Anrika Hotell Eggers (1876) avslutar torget åt väster.

GÖTEBORGSKA FINRUMMET

Centralen gränsar till det göteborgska finrummet, ett unikt och högtidligt stadsrum från 1600-talet runt Stora Hamnkanalen. Här manifesteras den befästa handelsstaden Göteborg med landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan och bevarade delar av 1600-talets befästningar.

MINNEN FRÅN INDUSTRI OCH SJÖFART

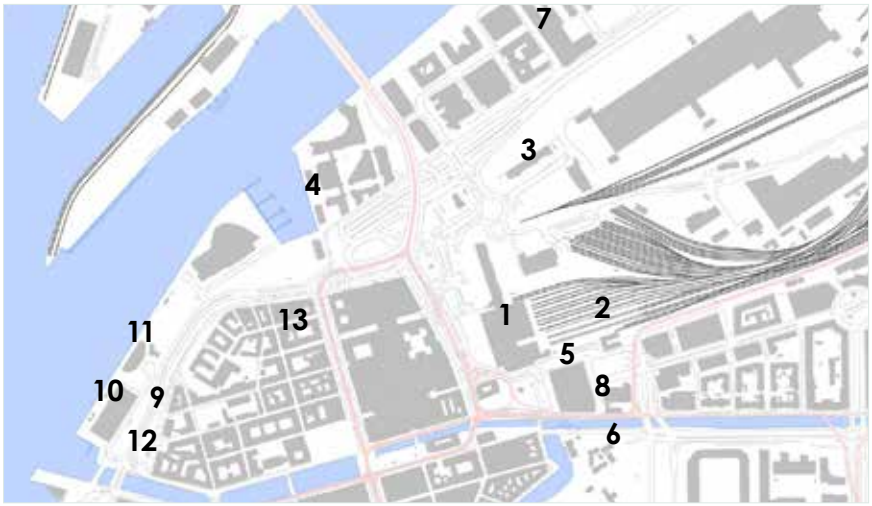
I området finns viktiga minnesmärken över den göteborgska sjöfarten i form av naturstensklädda kajer, uttrycksfull arkitektur med anknytning till hamn- och sjöfarten i en färgskala dominerad av gult tegel, ljus puts samt skjulbyggnader i trä. Tobaksmonopolets komplex i rött tegel från början av 1900-talet har stort industrihistorisk och arkitekturhistoriskt värde. Mötet med älven och den visuella kopplingen till Hisingssidan bidrar till karaktären.

INFART FRÅN NORDOST

Stampgatan var redan på 1600-talet infartsväg till Göteborg från nordost och en förstadsbebyggelse växte fram. Fattighusån, en grävd kanal, anlades (1640) och kantas av murar och rester från 1700-talets lindallé. Det så kallade ”Löparhuset” (1866) är en del av den tidigare äldre bebyggelsen. Åkareplatsen omges av varierande bebyggelse, bl a GP-huset i funktionalistisk stil från 1930-talet, f d Bergslagsbanans stationshus, baksidan av Centralposthuset och nyare hotell.

FORTIFIKATIONSHISTORIA

Skansen Lejonet i Gullbergsvass är ett blickfång i Centralenområdet. Den är ett av de bäst välbevarade minnesmärkena över Göteborgs äldsta historia från 1600-talet och har ett stort fortifikationshistoriskt värde.





Drottningtorget, stationsmiljöerna, hotellen, Fattighusån och kopplingen till Trädgårdsföreningen



F d Bergslagsbanans stationshus och rester av Järnvägsparken



Packhusplatsen med ståtliga kontorshus, Tull- och packhuset, Stora Hamnkanalen och kopplingen till Skeppsbron och city

SKYDDADE BYGGNADER OCH MILJÖER

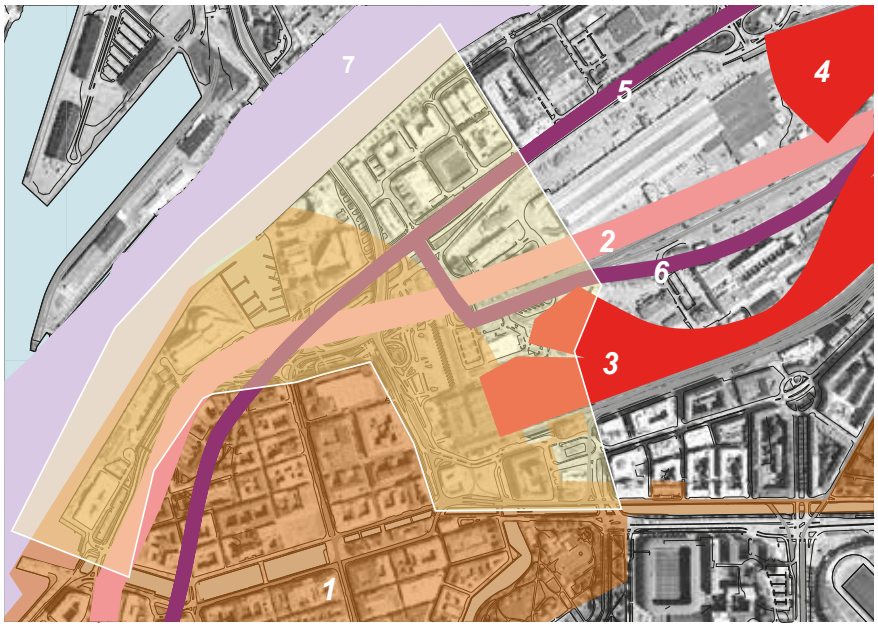
Ett antal byggnader och miljöer i Centralenområdet har skydd av olika slag enligt miljöbalken, Göteborgs kulturmiljöprogram, detaljplanebestämmelser mm.

1. Centralstationen
2. F d Västgötabanans station
3. F d Bergslagsbanans station med rester av järnvägsparken
4. Hamnskjulen 205 och 207
5. Centralposthuset(Hotell post)
6. Trädgårdsföreningen
7. Fd Tobaksmonopolet (Pagoden)
8. Fattighusån, Stampgatan 8
9. Herziahuset, Fd Transatlantic, Fd Broströmia(fd Hovrätten)
10. Fd Tull- och packhuset (Casinot)
11. Kajskjul 8

FORNLÄMNINGAR

12. Göteborg, särskilt befästningsstråket och Stora Hamnkanalen

RIKSINTRESSEN



Riksintresse kulturmiljövård
1. Stadskärnan (1600-talsstaden), med området inom och parkstråket längs Vallgraven samt Fattighusån är en unik miljö med en varierad, i huvudsak småskalig, bebyggelse. Området speglar Göteborgs utveckling från grund läggning till nutid. Stora delar av den ursprungliga stadsplanen med vallgrav, kanaler, befästningsrester och gatusträckningar är bevarade.

Riksintresse kommunikation
Järnväg
2. Västlänken
3. Centralstationen Göteborg och uppställningsspår
4. Godsterminalen Göteborg norra

Väg
5. E 45,
6. Stadstjänaregatan- Kruthusgatan

Sjöfart
7. Farled Göta Älv.

NATURMILJÖER

NATURVÄRDEN

Inom området finns två naturvårdsintressanta alléer (biotopskydd). Ett mindre parkområde (”Järnvägsparken”) bedöms som skyddsvärt. Dessutom finns 3-4 grova almar i områdets mitt, vilka bedöms hysa vissa naturvärden. Flera av träden har stamhåligheter som är värdefulla miljöer för insekter och andra småkryp.

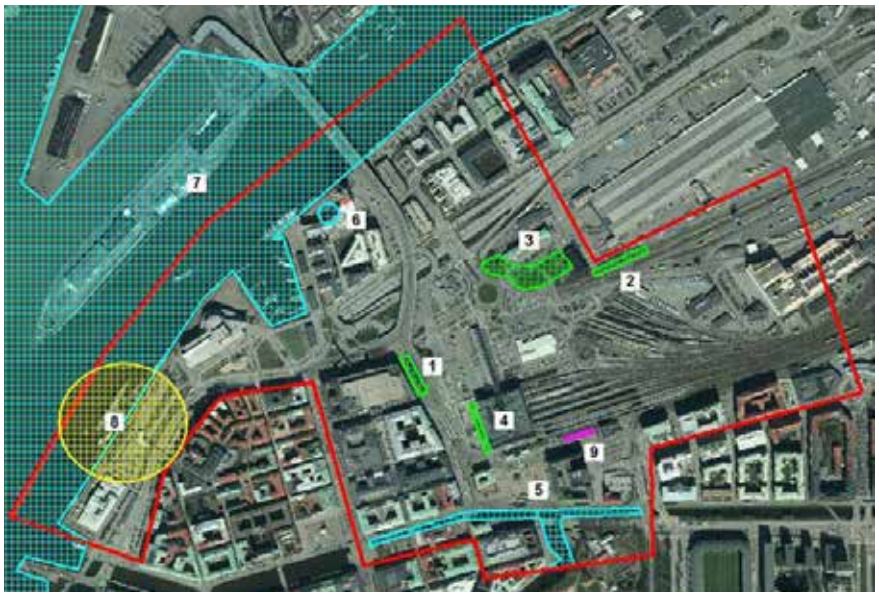
Ett flertal trädrader, som omfattas av det generella biotopskyddet för alléer, finns i området men bedöms ha begränsat naturvärde.

EKOSYSTEMTJÄNSTER

Grönskan i området erbjuder idag flera värdefulla ekosystemtjänster, om än i begränsad omfattning. Dessa är bland annat skugga, luftrening, rening av dagvatten och upplevelsevärden.



Allé med grova lindar vid Nordstan



Trädmiljöer
1. Allé med tämligen grova lindar.
2. Allé mellan väg och järnväg med det rödlistade trädet alm.
3. Parkmiljö med flera gamla, grova lövträd (alm, lönn, lind, oxel och kastanj). På träden växer flera sorters lavar.
4. 3-4 grova almar.

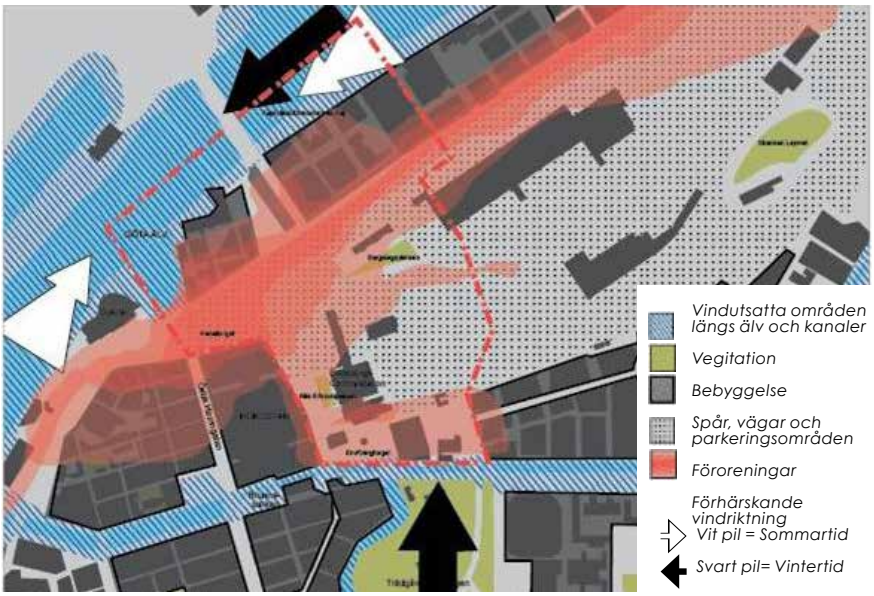
Vattenmiljöer
5. Fattighusån/Vallgraven med rödlistade och fridlysta vattenväxter. Livsmiljö för närmare 20 fiskarter och andra limniska organismer.
6. Mindre damm ev med knölnate
7. Göta älv är viktigt rast- och övervintringsområde för fågel, bl.a. sjöfågel och pilgrimsfalk. Älven är viktigt för fisk och andra limniska organismer, såväl som livsmiljö som vandringsled.

Övrigt
8. Vid Packhuskajen har häckande tornseglare och häckande silltrut noterats.

LOKALKLIMAT

Lokalklimatet har stor betydelse för livet på stråk och platser. Sol, vind/lä, förhärskande vindriktning, kyla på vintern och värme på sommaren påverkar vistelsevärdena i området. Växtlighet ger lä och skugga. Luftföroreningar ställer krav på genomluftning samtidigt som lä är önskvärt. Centralenområdet präglas av vindutsatta områden längs älv och kajer och stora hårdgjorda och öppna ytor. Ny bebyggelse och tillskott av grönska ger möjligheter till att förbättra av lokalklimatet.

Behagliga miljöer med god luftkvalitet eftersträvas där människor vistas och blåsiga, kalla, skuggiga miljöer ska undvikas. Ny bebyggelse i området kommer att påverka lokalklimatet både inom området och i omgivningen.



© Asplan Viak

Nuvarande förhållanden i centralenområdet

STÖRNINGAR OCH HOT

Området rymmer många utmaningar inför utveckling till blandad stadsbebyggelse. Översvämningsrisker, trafikbuller, dålig luftkvalitet med höga kvävedioxidnivåer, geotekniska förutsättningar, mm måste hanteras i den fortsatta planeringen.

BULLER

Området är utsatt för högt buller från mycket trafik av olika slag. Lugna områden för rekreation saknas till stor del. Göteborgs stad har tagit fram vägledning för hantering av buller som ska användas vid planering av ny stadsbebyggelse.

LUFT

Området har höga halter av kvävedioxid. Det är risk för att MKN kan komma överskridas vilket måste utredas närmare inom ramen för detaljplanearbete, särskilt med hänsyn till bostäder och därtill kopplade ytor. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att det finns förutsättningar för att normen kan klaras med en kombination av åtgärder inom planen och de åtgärder som finns med i ett åtgärdsprogram för kvävedioxid.

HÖGA VATTENNIVÅER

Centralenområdet är lågt beläget och risk finns för översvämning vid höga havsnivåer via Göta älv. Det är också risk för översvämning vid kraftiga skyfall eftersom området är flackt med små lutningar.

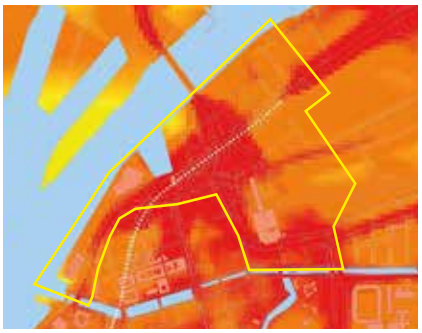
Nedsänkningen av E45 Götaleden utformas med högvattenskydd till en nivå på +2,8 m med möjlighet till påbyggnad till +3,8 m. Högvattenskyddet ansluter mot Götatunnelns högvattenskydd samt planerad utbyggnad av Hisingsbron där anslutningarna vid Stadstjänarbron kommer hålla en nivå på minst +2,8 meter.

En hydromodell har tagits fram som visar konsekvenser vid högt havsvatten vid framtida klimatförändringar. Skyfallsmodell visar områden som översvämmas av skyfall vid framtida antagen klimatförändring.

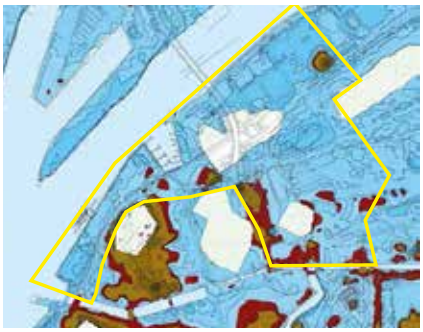
Arbete med åtgärdsprogram för älvkantskydd inom centrala staden pågår. Förstudie om älvkantskydd med typsektioner har tagits fram. Trafikkontoret har huvudansvaret för samordning, projektering, byggande och drift av älvkantskydd.



Buller från vägtrafik
Dygnsmedelnivåer 2007
Gult < 55 dB, Lila > 80 dB



Luftkvalitet Kvävedioxid (NO2)
Rött = dygnsvärde överskrider miljökvalitetsnormen



Höga vattennivåer
Blått = Lågt liggande mark under +2.8 som är i riskzonen för översvämning



Flygfoto över en del av Centralenområdet. Stora ytor används för trafik idag.

TRAFIK

Centralenområdet domineras idag av fordonstrafik; biltrafik, buss- och spårvägstrafik och tågtrafik, vilket innebär barriärer som försvårar framkomlighet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister.

I samband med att de stora infrastrukturprojekten genomförs kommer förutsättningarna för de olika trafikslagen att förändras vilket ger möjligheter att skapa en attraktiv stadsmiljö med gång- och cykeltrafiken i fokus.

Centralenområdet trafikerades en vanlig vardag år 2014 av ca 220 000 resenärer fördelade enligt följande:

→ ca 74 000 resenärer i ca 62 000 bilar.

→ ca 94 000 resenärer i ca 4000 spårvagnar och bussar.

→ ca 50 000 fotgängare eller cyklister.

GÅNGTRAFIK

Flödena är högst mellan Centralstationen och Drottningtorget samt mellan Centralstationen och Nordstan. Under maxtimman en vardag (kl 16-17) sker fler än 4000 passager i dessa snitt.

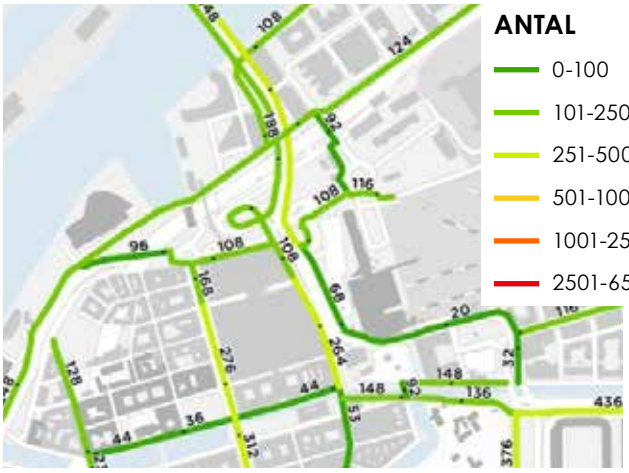
CYKELTRAFIK

Flödena förbi Centralstationen och i riktning mot framtida Bangårdsviadukten är låga. Sammanhängande och gena cykelstråk saknas här. Göta Älvbrons hela snitt (både västra och östra sidan) har de högsta flödena med knappt 560 cyklister under maxtimman en vardag (kl 16-17).



Fotgängare maxflöde/tim eftermiddag 2014

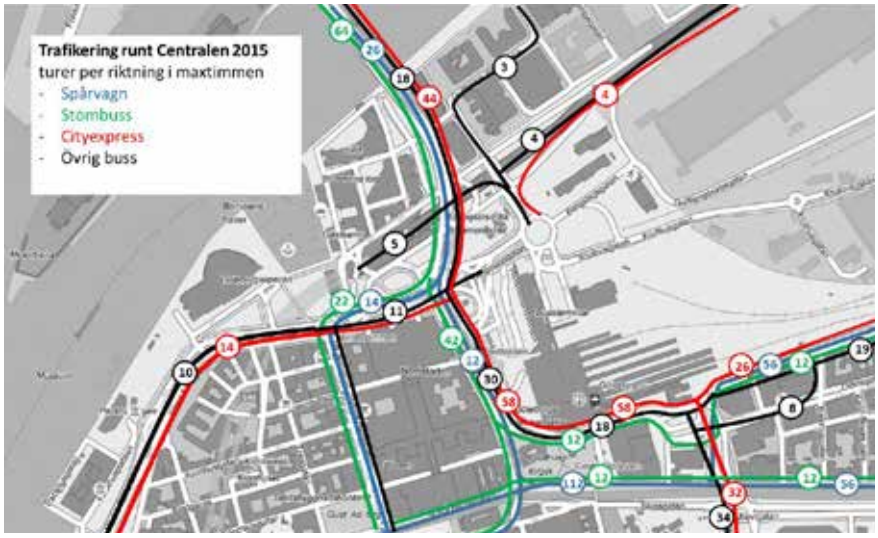
© Ramböll



Cyklister maxflöde/tim eftermiddag 2014

KOLLEKTIVA FÄRDMEDEL

Antalet av-/och påstigningar i Centralstationen, inkl Nils Ericson-terminalen, är cirka 78 000/dygn. Dagligen angör cirka 300 persontåg med cirka 65 000 resenärer Göteborgs Central. Från Nils Ericsonterminalen avgår Västtrafiks bussar, flygbussar, fjärrbussar, annan kommersiell busstrafik och ersättningsbussar vid inställda tåg. Härifrån går busstrafik i alla riktningar. I snitt nyttjar drygt 13 000 resenärer dagligen busstrafiken i Nils Ericsonterminalen. Hållplatsen Centralstationen/Drottningtorget är ett nav i Göteborgs lokaltrafiknät. En genomsnittlig vardag nyttjar cirka 40 000 resenärer hållplatsen.



© Trivector

Kollektivtrafik per slag, antal turer per riktning i maxtimman, 2015

BILTRAFIK

På de allra flesta av stadens gator minskar flödena i det centrala stadssnittet. Under de senaste 25 åren har flödena minskat från 96 200 till dagens 39 800 fordon/dygn i området innanför Vallgraven. Flödena på Göta Älvbron har minskat med cirka 25% under de senaste tio åren och var cirka 20 000 fordon/dygn år 2014. På Stadstjänaregatan och Nils Ericsongatan passerade knappt 17 000 fordon/dygn och på Gullbergs strandgata vid Kilsgatan cirka 6000 fordon/dygn år 2014.

E45 Mårten Krakowgatan/Götaleden och i Götatunneln ingår i det nationella stamvägnätet. På E45 Mårten Krakowgatan (Götaleden) är flödena höga med cirka 63 000 fordon/dygn (2014). Det förekommer mycket godstrafik på E45.

GODSTRANSPORTER OCH INLASTNING

Under Nordstans köpcentrum ligger en lastgata med tillfart från Kanaltorget. Den är en viktig terminal för godstransporter både till Nordstans köpcenter och för fortsatt distribution med små fordon till innerstan. Till övriga verksamheter sker leveranser via stadens gator och torg.

PARKERING OCH ANGÖRING

Centralenområdet är lättillgängligt med bil och ett stort antal parkeringsplatser finns i området. I Nordstans parkeringshus finns 2700 bilplatser och i området i övrigt finns ytterligare cirka 2700 bilplatser. Kring Centralstationen finns cirka 400 hämta/lämna, korttids- och långtidsparkeringsplatser samt drygt 100 parkeringsplatser för hyrbil. Korttidsparkeringen används till stor del av sällanbesökare, som parkerar endast någon gång per månad. Varje dag passerar drygt 7 700 bilar entrén till korttidsparkeringen. Besökare till butiker, hotell och kontor i övriga delar av området har framkörningsmöjligheter till entréerna.

Det är brist på allmänt tillgängliga parkeringsplatser för cykel i området. Idag finns cirka 1,4 cykelparkeringsplatser per 100 resenärer i närheten av Centralstationen, totalt drygt 900. I hela Centralenområdet finns knappt 1500. Dessutom finns knappt 200 allmänt tillgängliga lånecyklar.

PLANERINGSINRIKTNING

Den trafikstrategiska inriktningen leder till att bilresorna minskar i absoluta tal till 2035 i Göteborgs stad, även om befolkningen ökar. Inriktningen medför också att andelen resor som sker till fots eller med cykel ska öka från dagens 26 % till minst 35 % och andelen resor med kollektivtrafik ska öka från 24 % till 55 %.

De trafikstrategiska målen innebär en fördubbling av antalet resor till fots eller med cykel, nästan en fördubbling av antalet kollektivtrafikresor och en minskning av antalet bilresor med en fjärdedel till år 2035.



Angöring till Centralstationen, hämta/lämna och korttidsparkering



Cykelparkering på Drottningtorget


H&M



STRATEGIER

Strategierna syftar till ange en inriktning för hur stads-utvecklingsprogrammets mål och stadskvaliteter kan nås. Det urval av strategier som har formulerats sätter även fokus på aspekter som är särskilt viktiga i Centra-lenområdets utveckling.



Modellbild på Centralenområdet 2035, vy från Gullbergs strand och Gullbergskaj in mot stadskärnan

TRE HUVUDSTRATEGIER

SKAPA EN ATTRAKTIV STADSMILJÖ OCH EN LIVFULL REGIONAL MÖTESPLATS

Potentialen att skapa attraktiv innerstadsmiljö och stationsmiljö tas tillvara och infrastrukturen effektiviseras. Omkring 2000 bostäder och 16 000 arbetsplatser bedöms kunna skapas i området. Stadskvaliteterna inkluderande och levande del av staden med blandande funktioner, ny bebyggelse i tät och finmaskig stadsstruktur och bygg vidare på befintliga och integrera nya kvaliteter – grönska och vatten, är viktiga vägvisare i stadsutvecklingen.

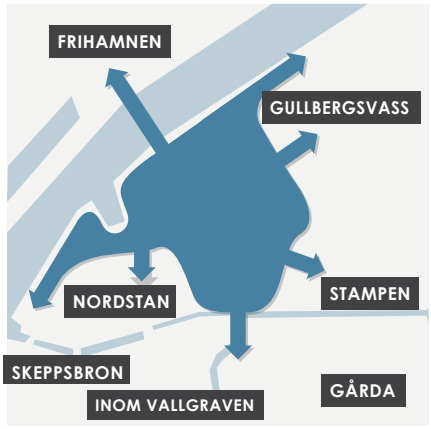
SKAPA STARKA STRÅK

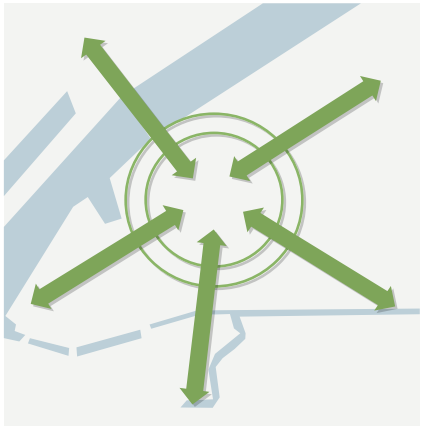
Stråken i Centralenområdet är viktiga pusselbitar i att koppla ihop staden över älven, bygga bort barriärer och knyta samman stadens delar med varandra. Området ska utvecklas med kvaliteter som gör det lätt att välja yteffektiva och klimatsmarta sätt att röra sig på; lätt att leva hållbart. Gång- och cykelstråken ska ha attraktiv miljö i ögonhöjd.

FÖRBÄTTRA TILLGÄNGLIGHETEN TILL REGIONKÄRNAN

Regionkärnans uppkoppling mot regionen förbättras när Centralenområdets roll som bytespunkt för regionala/nationella resor vidareutvecklas. Fler ska kunna röra sig på mindre yta i den täta staden och tillgängligheten med kollektiva färdmedel förbättras. Stadskvaliteten om regional och lokal tillgänglighet på fotgängarens villkor är en central fråga i planeringen.









© Gehl architects

Yteffektiva transportslag



© NYC

Tät stad med plats för stadsliv



© FOJAB arkitekter

Intensiv och tät stationsmiljö, illustration



© FOJAB arkitekter

Inkluderande och levande platser, illustration



CC BY SUNNY UK

Attraktiv resenärsmiljö



© Gehl architects

En mötesplats med gröna kvaliteter i tät innerstadsmiljö



Karta med förslag på nya hushöjder inom Centralenområdet

TEMATISKA STRATEGIER

STADSBILD OCH SKALA

Genom att bygga tätt kan marken i området utnyttjas effektivt och det unika läget i regionen tas tillvara. En balans mellan skala, gaturum och attraktiv stad i ögonhöjd behöver beaktas. Det är också viktigt att förhålla sig till hur byggnaderna upplevs på avstånd. Särskilt mötet mellan den befintliga staden och den nya täta innerstaden behöver hanteras på ett medvetet sätt och med förståelse för förhållandet mellan kvaliteterna i det befintliga och det nya.

Norr om Centralstationen föreslås ett kluster med höga hus som ger en mycket hög täthet med arbetsplatser och bidrar till områdets utveckling till en regional mötesplats.

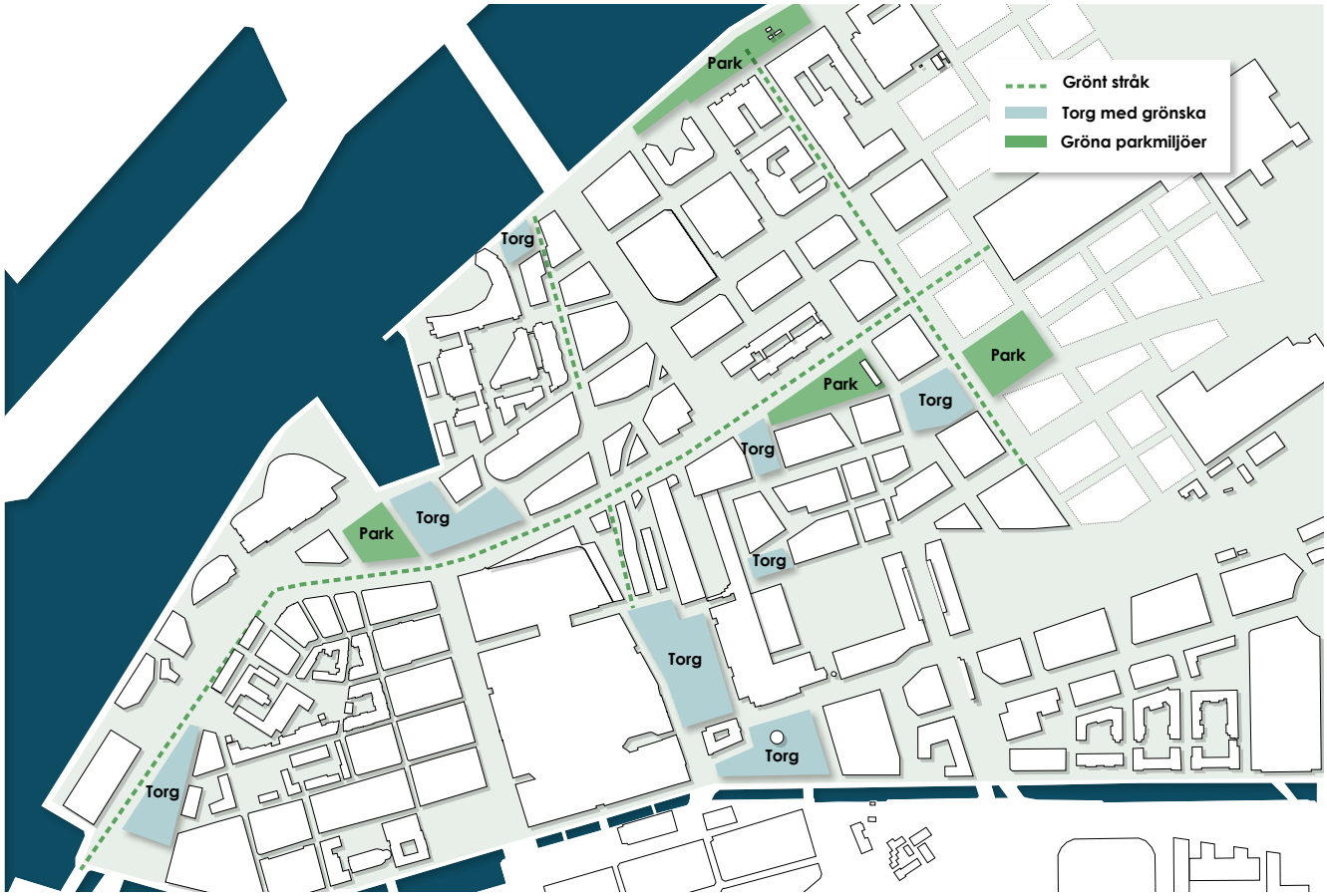
Likaså bidrar de planerade högre husen, upp till 14 våningar, utmed stråket Stadstjänaregatan mot Hisingen, till en högre täthet som ger tyngd åt det stadsmässiga stråket vidare via Frihamnen och Backaplan till Wieselgrensplatsen.

De högre husen skapar ett tydligt landmärke för området och bidrar till orienterbarheten och läsbarheten av staden.

I övrigt föreslås i huvudsak ny kvartersbebyggelse i 6-10 våningar. Närmast befintlig stad föreslås en måttlig skala i upp till cirka 6 våningar, för att ansluta höjderna till angränsande områden.



Modellbild över Centralenområdet och referensbyggnader



Karta med förslag på stråk med grön karaktär, parker occh torg

GRÖNSKA OCH VATTEN

Fler parker och olika slags grönska behövs för att stadskvaliteterna ska nås. Förutom i parker i olika storlek blir det viktigt i den täta staden att alltid pröva om grönska kan finnas utmed stråk, på torg och byggnadernas tak, väggar och terrasser. Det finns stora möjligheter som bör tas tillvara för att förbättra kontakten med älven och Fattighusån.

PÅ TORGEN

Torgen är delar av de gröna stråken genom området och rymmer en stor potential att tillföra gröna kvaliteter. På flera torg kan vattenkontakt åstadkommas.

UTMED STRÅKEN

Trädkantade gator fungerar som gröna länkar mellan områdets gröna målpunkter. Trädrader förstärker stråkens riktning, skapar gröna visuella kopplingar, bryter upp storskaliga gaturum och skapar attraktiva vistelsezoner för fotgängare längs gaturummens kanter.

KOMPAKTA SMÅ PARKER

Små gröna platser blir värdefulla komplement till parker och torg. De kan bidra till att koppla samman olika slags grönska i området och bidrar till en variationsrikedom vad gäller gröna mötesplatser i området.

EKOSYSTEMTJÄNSTER

I Centralenområdet blir det särskilt viktigt med reglerande och kulturella ekosystemtjänster. Med reglerande avses luftrening, temperaturreglering, skugga och vattenrening. Med kulturella tjänster menas grönskans sociala, estetiska och rekreativa värden.

En annan nytta är att grönskan kan bidra till den biologiska mångfalden. Vid planeringen ska de nyttor som grönskan ger beaktas och tas tillvara så långt som möjligt.

LOKALKLIMAT

För att säkerställa ett bra lokalklimat och motverka effekter från hög tät bebyggelse och vindar från nordost och sydväst är det viktigt att ventilerande stråk skapas som minskar höga nivåer av utsläpp och att bebyggelse som ger upphov till turbulens, vindtunneleffekter och slagskugga på platser och stråk minimeras.

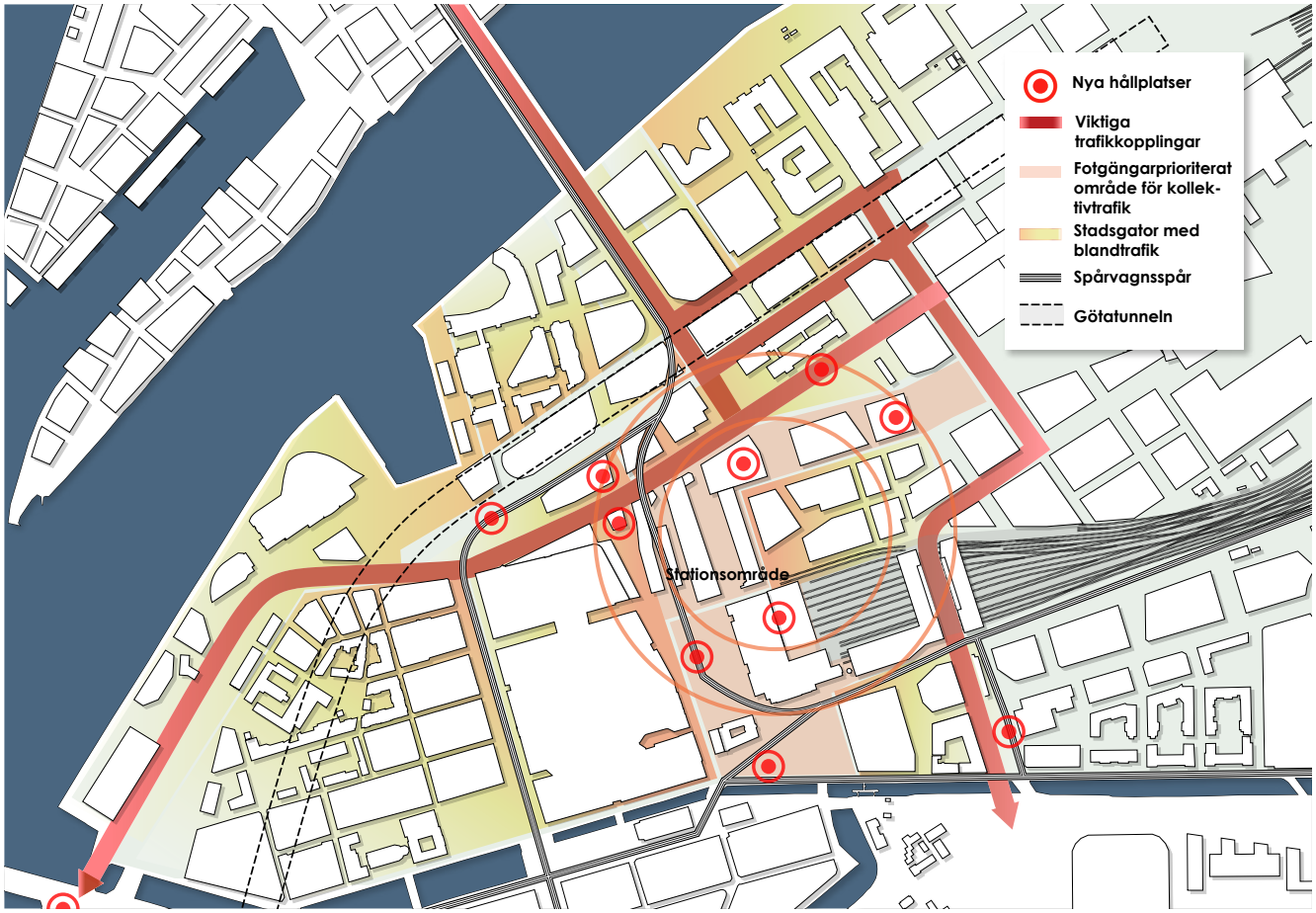
Vistelseytor på platser, stråk och entrépartier bör lokaliseras till vindskyddade och soliga zoner och att lokala läskydd och vindbrytande vegetation användas på vindutsatta platser.

Bostäder, skolor och förskolor lokaliseras till vindskyddade områden och till områden som har en god luftcirkulation.





CC BY K ALFRINK



TRAFIK OCH MOBILITET

De sätt som upplevs som mest attraktivt att ta sig till målpunkter inom området ska vara gående, med cykel eller kollektivtrafik. Den allra största delen av området finns inom 600 meter från den vidareutvecklade Centralstationens entréer.

FOTGÄNGAREN I FOKUS

Fler stråk i ett finmaskigt nät behöver skapas för fotgängare och barriärer minimeras. Fotgängarens hastighet och upplevelsen i ögonhöjd ska vara utgångspunkten i utformningen.

Tillgängligheten med cykel och kollektivtrafik ska vara god, dock i låga hastigheten över sträckor där det är tätt med korsningar för fotgängare och över torg och parker. Kopplingarna för cykel särskilt mellan områdets norra och södra delar behöver förbättras och kompletteras.

Det ska vara möjligt att angöra målpunkter inom området med bil, men området ska inte ha genomfartstrafik, förutom på E45. Bangårdsviadukten frigör Drottningtorget och Nils Ericsonplatsen från genomgående biltrafik.

KOMMUNIKATIONSNAVET

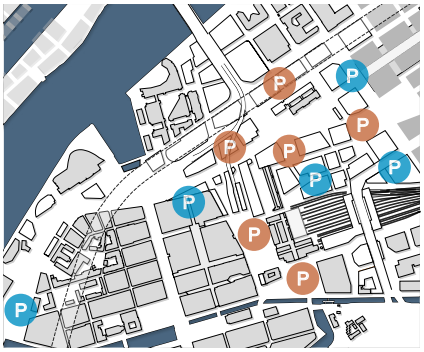
Centralenområdet ska vara en bytespunkt för regionala/nationella resor. För byten i stadstrafiken är avsikten att göra det övriga kollektivtrafiknätet så konkurrenskraftigt som möjligt genom snabba inre och yttre tvärförbindelser med attraktiva bytespunkter. Över Nils Ericsonplatsen bör antalet kollektivtrafikfordon inte öka.

Centralstationen utvidgas med de fyra spåren i Västlänken. Alla sidor av stationsområdet ska bli välkomnande och trygga entrémiljöer med god orienterbarhet. Kopplingar som gör det enkelt för fotgängare och cyklister att komma nära ska prioriteras. Bilangöring, hämta/lämna och kortare besök planeras i huvudsak ske från stationsområdets norra sida eller via garage under stationsområdet.

Med föreslagen planstruktur möjliggörs kompletterande spårväg till Polhemsplatsen (för eventuell spårväg i Parkgatan) och från Stenpiren till Kanaltorget för anslutning till Hisingsbron (för eventuell Operalänk). Under 2016 kommer ett förslag till målbild för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Partille och Mölndal att tas fram för beslut i fullmäktige.

PARKERING

De allra flesta resor kan ske gående, med cykel eller kollektiva färdmedel. Åtgärder som främjar yteffektiva och hållbara färdsätt ska prioriteras. Det innebär att bilparkering bör kunna minimeras. Bilparkering ska kunna hanteras flexibelt; samnyttjas och med en reserv som kan tas till vid behov. Lösningar där bilparkering är en del i en mobilitetsidé, exempelvis då parkeringshuset blir en mötesplats med service och växelplats mellan olika färdmedel bör utvecklas. Cykelparkering behöver utökas kraftigt och ska upplevas som smidig och bekväm. En genomtänkt placering och god tillgång till allmänna lånecyklar är också en viktig del av cykelplaneringen i området.



Karta med förslag på nya och befintliga större parkeringsanläggningar för cykel, röd markering, och bil, blå markering.



© White

Platser för möten, lek och samspel



Hektisk stationsmiljö



© Jonas Berg

Paus under träden



© White

Intervjuad besökare i området

SOCIAL HÅLLBARHET

I Centralenområdet finns en stor blandning av människor och här möts människor med många olika ärenden och bakgrund. När området utvecklas är det viktigt att denna mångfald uppmärksammas och stärks.

Högt tempo och stora resenärsflöden präglar Centralstationsområdet. Området ändrar idag dock karaktär över dygnet, veckan och årstiderna. Platser är ibland livliga och trygga, ibland öde och otrygga. Kriminalitet och osäkerhet präglar en del undanskymda miljöer som många undviker, särskilt när det är mörkt.

Göteborgs stad har länge arbetat med hur en stadsutveckling kan ske med ett socialt perspektiv. En modell för sociala konsekvensanalyser (SKA) och barnkonsekvensanalyser (BKA) har tagits fram.

Medverkan från flera kompetenser och aktörer med olika ansvarsområden är nödvändig för att få förståelse för utmaningarna och möjligheterna.

SOCIAL KONSEKVENSANALYS (SKA) & BARNKONSEKVENSANALYS (BKA) I CENTRALENOMRÅDET

I Centralenområdet genomförs sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser på mer detaljerad nivå i varje detaljplaneprojekt och på områdesnivå genom stadsutvecklingsprogrammet.

Olika parter har deltagit i processerna och bidragit med kunskap om området t ex fastighetsägare, verksamma och boende, bolag, myndigheter och förvaltningar m fl. Barn och ungdomar har engagerats vid flera tillfällen.

I SKA och BKA identifierade mål, strategier och knäckfrågor ska följas upp under planprocessens olika skeden.

SOCIALT BLANDAD STAD

Många delstudier har utförts och pekar på flera gemensamma iakttagelser och rekommendationer som ska beaktas i planeringen. Bland annat lyfts följande fram:

→ Låt alla ta plats. Tillåt alla människor att ta plats i området. Lösningarna ska vara enkla och lättillgängliga oavsett funktionsvariation. Stationsmiljöerna ska vara fria, öppna och tillgängliga för alla.

→ Skapa tydliga stråk med god orienterbarhet som är trygga och säkra hela dygnet, året om. Utrymmen vid ramper, viadukter och i garage får inte bli nya otrygga platser.

→ Skapa platser för möten och samspel, vistelse och lek. Skyddade, trygga och lugna platser behövs. En mötesplats med kulturinriktning för barn och unga föreslås.

→ Säkerställ variation och ha omsorg om detaljer i gestaltningen. Blandstad med många funktioner och stor variation av verksamheter bidrar till att området är aktivt dygnet runt, alla dagar i veckan. Omsorg om detaljer och material signalerar omtanke om människorna.



© FOJAB ARKITEKTER



PLAN-STRUKTUR

Planstrukturen visar en huvudstruktur för bebyggelse, stråk och platser. Den byggs upp av de tre byggstenarna stråk, platser och bebyggelse. Stråken gör det möjligt att koppla området till vattnet, öppna upp för utvecklingen av Gullbergsvass och koppla ihop området med både den befintliga stadskärnan och framtidens utvidgade innerstad på älvens ömse sidor. Platserna och bebyggelsen ska stärka områdets roll som regional mötesplats och välkomnande entré till Göteborg och Göteborgsregionen.



Modellbild som visar exempel på de tre byggstanarna stråk, platser och bebyggelse

TRE BYGGSTENAR

Planstrukturen tar sikte på år 2035 och byggs upp av de tre byggstenarna stråk, platser och bebyggelse.

I planstrukturen utgörs stråken av en finmaskig struktur och kan rymma allt-ifrån stråk med främst fotgängare till stråk med olika slags trafik; kollektivtrafik, bil, cykeltrafik och fotgängare. Sex viktiga stråk lyfts fram särskilt. Trafiknätet beskrivs sist i stråkavsnittet.

Platserna i den föreslagna strukturen utgörs av nya och befintliga torg och nya parker längs stråken i strategiska lägen i området.

Platserna ska rymma en stor variation i olika skalor från den lilla förplatsen till stadens viktigaste entrétorg. Nio platser beskrivs närmare.

Bebyggelsen ger rumslighet och stödjer aktiva platser och stråk. Bebyggelsen vänder sig ut mot stråk och platser med aktiva bottenvåningar och rymmer ett blandat innehåll av bostäder och verksamheter.

Bebyggelsen beskrivs i sex delområden.



© TVK

Stråk med plats för stadsliv i Paris



© FOJAB arkitekter

Torget som mötesplats i Lunds centrum

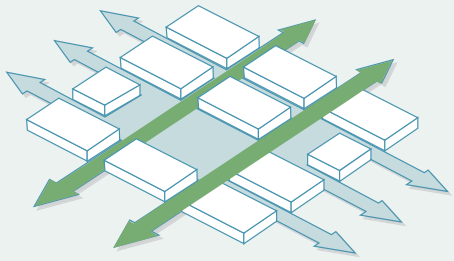


© NYC

Rumsskapande bebyggelsekvarter i New York



Tätt nätverk av sammanbindande stråk

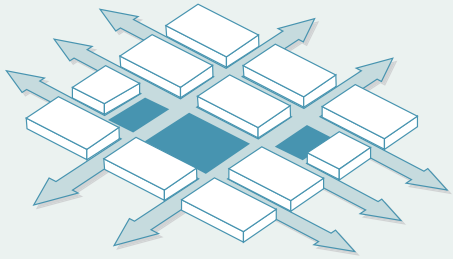


STRÅK

Stråken inom Centralenområdet ska utgöras av ett finmaskigt nät av sammanbindande stråk i en attraktiv gatumiljö. Gatutformningen ska göras med fotgängaren i fokus. Tillgängligheten ska vara god för cyklister och kollektivtrafik och områdets huvudstråk och karaktärsgator ges en tydligt gestaltad identitet.

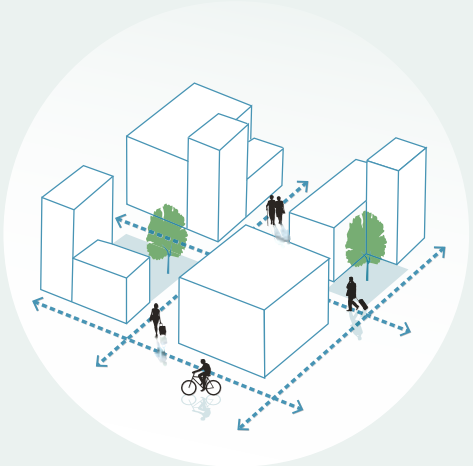


Torg och parker i stor och liten skala



PLATSER

Området ska innehålla gott om samlande mötesplatser i form av torg och parker. Torg och parker ska ha ett innehåll och utformning som anpassas till olika skalor från regional till stadsdelsnivå, och mindre bostads- och arbetsplatsnära platser.



Kvarterstad med dynamisk variation i höjdled som grundstruktur



BEBYGGELSE

Bebyggelsestrukturen utgörs av kvartersbebyggelse i varierande strukturer; rutnät, som solitärer eller i en friare struktur. Grundskalan är mellan sex och tio våningar, men högre i centrala delar som vid brofästet och i stationsområdet där bebyggelsen kan gå upp i höjd. Bebyggelsen ska ha plats för aktiva bottenvåningar och en fasadutformning som stödjer gatans stadsliv.

PLANSTRUKTUR

LEGEND

- NY BEBYGGELSE I CENTRALOMRÅDET
- MÖJLIG NY BEBYGGELSE, GULLBERGSVASS OCH
- BEFINTLIG BEBYGGELSE
- OMRÅDESGRÄNS FÖR CENTRALOMRÅDET
- PLATS
- GRÖN PLATS
- STRÅK (BOULEVARDEN, STADSTJÄNAREGATAN & KÄMPEGATAN)
- STRÅK NILSERICSONPLATSEN/ LILLA BOMMENS KAJTORG/ GULLBERGSVASS
- UTVECKLING AV VATTENOMRÅDE
- KAJSTRÅK
- VÄNTPLATS FÖR BÅTAR
- ENTRÉ TILL CENTRALSTATIONEN
- VÄSTLÄNKEN DRAGNING UNDER MARK
- SPÅRVAGNSHÅLLPLATS
- NYA TRÄD
- BEFINTLIGA TRÄD




Pagoden
Trädgårdsföreningen
N
0 m
50 m
100 m
200 m
SKALA 1:4000 A3



© Tomorrow

Kajstråket vid Kilsgatan in mot Lilla Bommen-området och den planerade Hisingsbron, visionsbild

STRÅK

Tanken är att stråken ska präglas av innehållsrika miljöer, grönska och uppmuntra till vistelse. De ska skapa en tydlig och orienterbar struktur inom området och utformas med unika karaktärer och ett fotgängarvänligt innehåll.

Kopplingen till älven ska stärkas och kajkanter och vattenmiljön göras tillgänglig och attraktiv.

Stråken skapar ett finmaskigt nät av inbjudande kopplingar i olika skalor. Små lokala stråk korsas av stadsdelsövergripande huvudstråk och stråk med potential att bli regionala besöksstråk.

Sex viktiga stråk lyfts fram särskilt. Dessa stråk föreslås vara allmän plats. Stråkens karaktär och innehåll baseras på stråkets inramning av byggnader och innehållet i byggnaderna; verksamheter och/eller bostäder, målpunkter och trafikinnehåll.

Avsnittet avslutas med en samlad beskrivning av trafiknäten i området.



Lokal kvartersgata med intim karaktär

CC BY SA LA Citta Vita

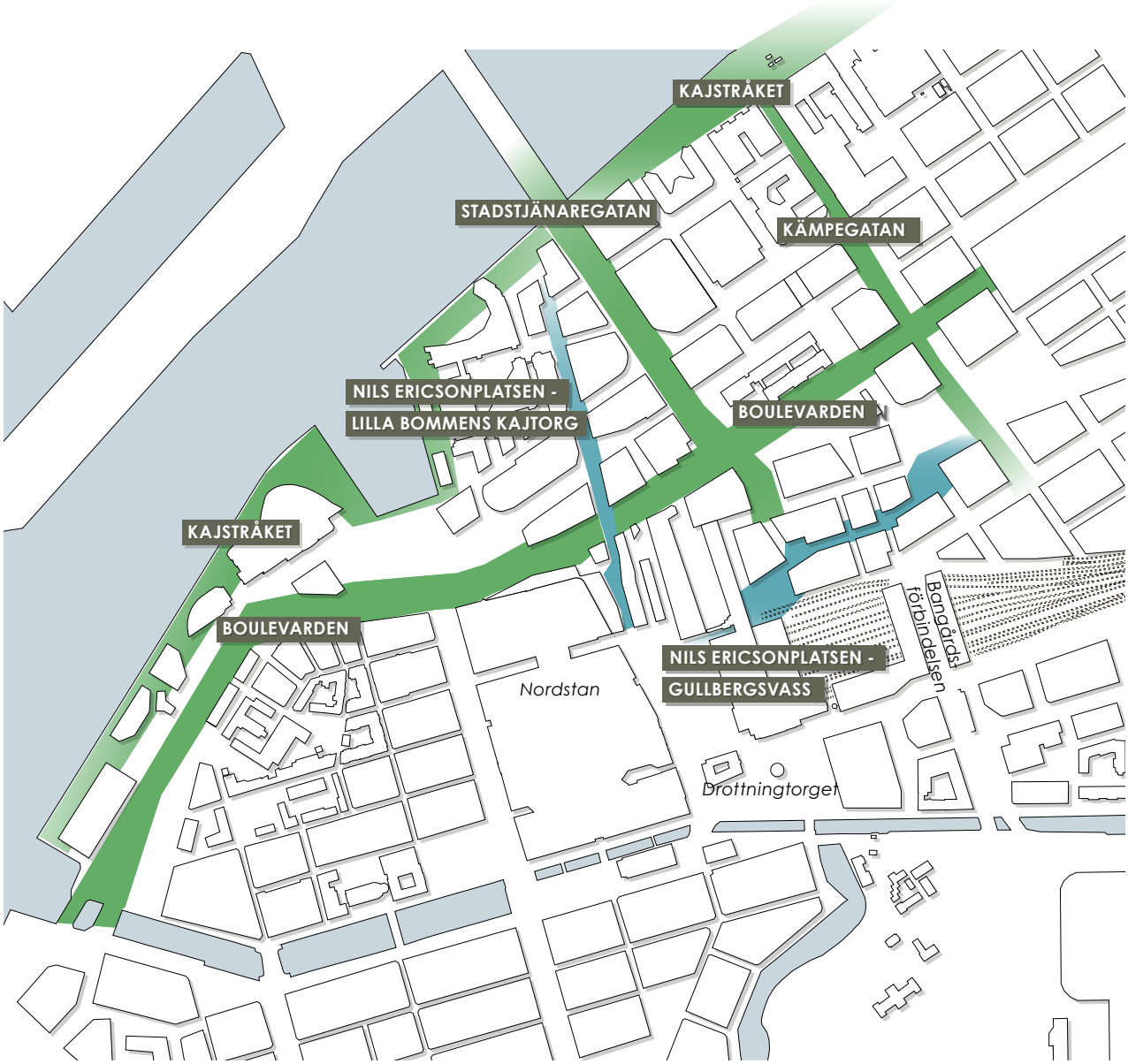


Stadsgata med generösa ytor för fotgängare



© Gehl Architects

Stadsgata med trädalléer



NILS ERICSONPLATSEN – LILLA BOMMENS KAJTORG

Stadsmässigt stråk som kopplar samman Centralstationen med älven och landar i ett torg vid kajstråket. Är ett attraktivt fotgängar- och cykelstråk med aktiva bottenvåningar, tillgängligt för angöringstrafik.

STADSTJÄNAREGATAN

Stadsdelsövergripande huvudstråk för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Kopplar ihop den framtida utvidgade innerstaden på älvens båda sidor. Den planerade norra entrén till Centralstationen ligger i fonden på stråkets södra sida.

NILS ERICSONPLATSEN – GULLBERGSVASS

Lokalt öst-västligt huvudstråk för gångtrafik. Ett stadsstråk med aktiva bottenvåningar genom stationsområdet med prognostiserade höga fotgängarflöden med resenärer, besökare, verksamma, och på sikt även passerande med målpunkter i Gullbergsvass och Gullbergsstrand. Stråket är tillgängligt för cykeltrafik.

BOULEVARDEN

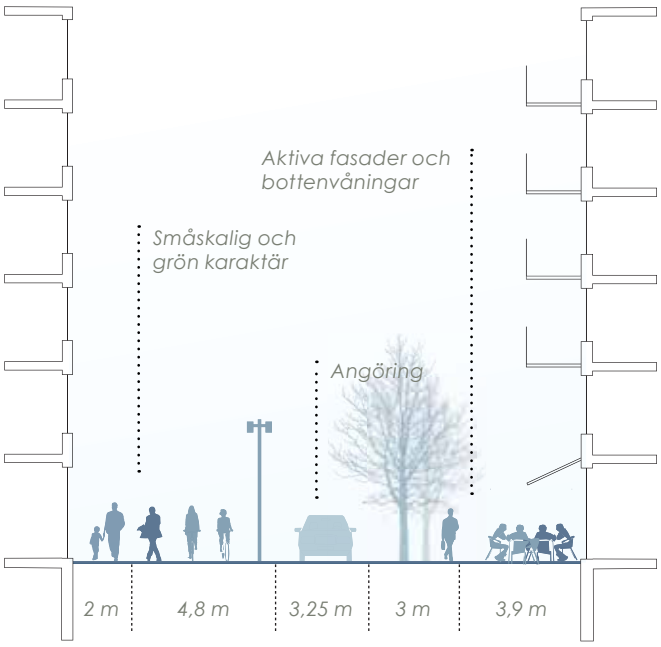
Stadsdelsövergripande huvudstråk för gång-, cykel- och kollektivtrafik. En öst-västlig ryggrad som kopplar samman Gullbergsvass i öst med Skeppsbron och Masthuggskajen i väst. Trädalléer längs gatan bidrar till en gatumiljö som upplevs som attraktiv av fotgängare och cyklister.

KAJSTRÅKET

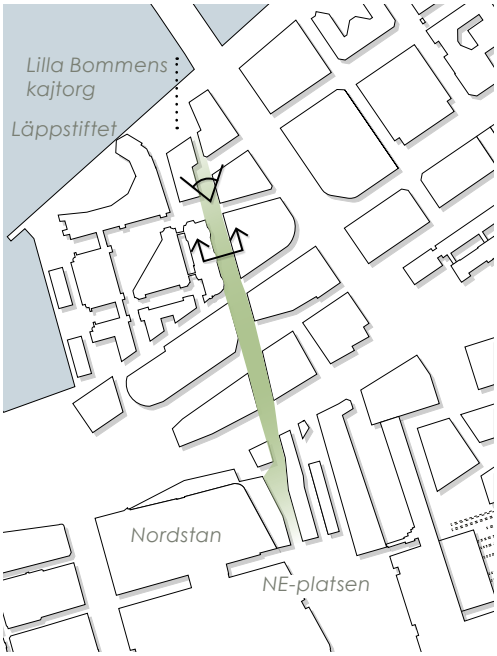
Rekreativt stråk för fotgängare med potential att bli ett regionalt besöksstråk. Till större delen endast gångtrafik, men i den östra delen även bil och cykeltrafik. Ett grönblått stråk med olika slags torg, parker och målpunkter både i fartyg och på kajen. Är en del av ett längre stråk mellan Masthuggskajen och Gasverkskajen.

KÄMPEGATAN

Stråk med variationsrik grönska och tätt med korsande öst-västliga gator. Hela stråket bör rymma generösa ytor för fotgängare och cyklister. Sträckan från Bangårdsviadukten till Norra Sjöfarten är även huvudstråk för kollektivtrafik och bil.



Principsektion genom stråket i Lilla Bommen-området



Karta över stråket, linje med pilar visar snittet för sektionen till vänster och ögat visar läget för visionsbilden till höger

NILS ERICSONPLATSEN – LILLA BOMMENS KAJTORG

Sträckan Nils Ericsonplatsen till Lilla Bommens kajtorg kopplar centralstationen till älven. Stråket planeras bli ett urbant gång- och cykelstråk med trädplanteringar och med den nya Hisingsbron som fondmotiv.

Stråket avslutas i Lilla Bommens kajtorg vid landmärket Läppstiftet och kopplar här vidare via en trappa och hiss upp till Hisingsbron, och till Kajstråket.

Generösa ytor för fotgängare och en attraktiv miljö i ögonhöjd blir viktig då stråket har potential att bli en given promenad till älven och målpunkter utmed Kajstråket och i Lilla Bommen-området.

Stråket planeras även att trafikeras av en hel del cyklister då den ingår i huvud- eller pendelcykelnätet. Stråket rymmer även angöring med bil till Lilla Bommen-området.

Byggnaderna kring stråket kan rymma kontor, bostäder och centrumverksamheter och har aktiva bottenvåningar med publika verksamheter. Balkonger kan ge extra liv åt gatans fasader.

För att förverkliga detta stråk förutsätts en bro över Götaleden eller att den delvis överdäckas. Hur och när detta kan genomföras behöver studeras vidare.



CC BY Grontmij

Gatumiljö med hög detaljering



CC BY SA LA CITTA VITA

Aktiva bottenvåningar



Attraktiv miljö i ögonhöjd



© Tomorrow



Karta över stråket, linjen med pilar visar snittet för sektionen nedanför.



Genomtänkt ljussättning av Hisingsbron, illustration

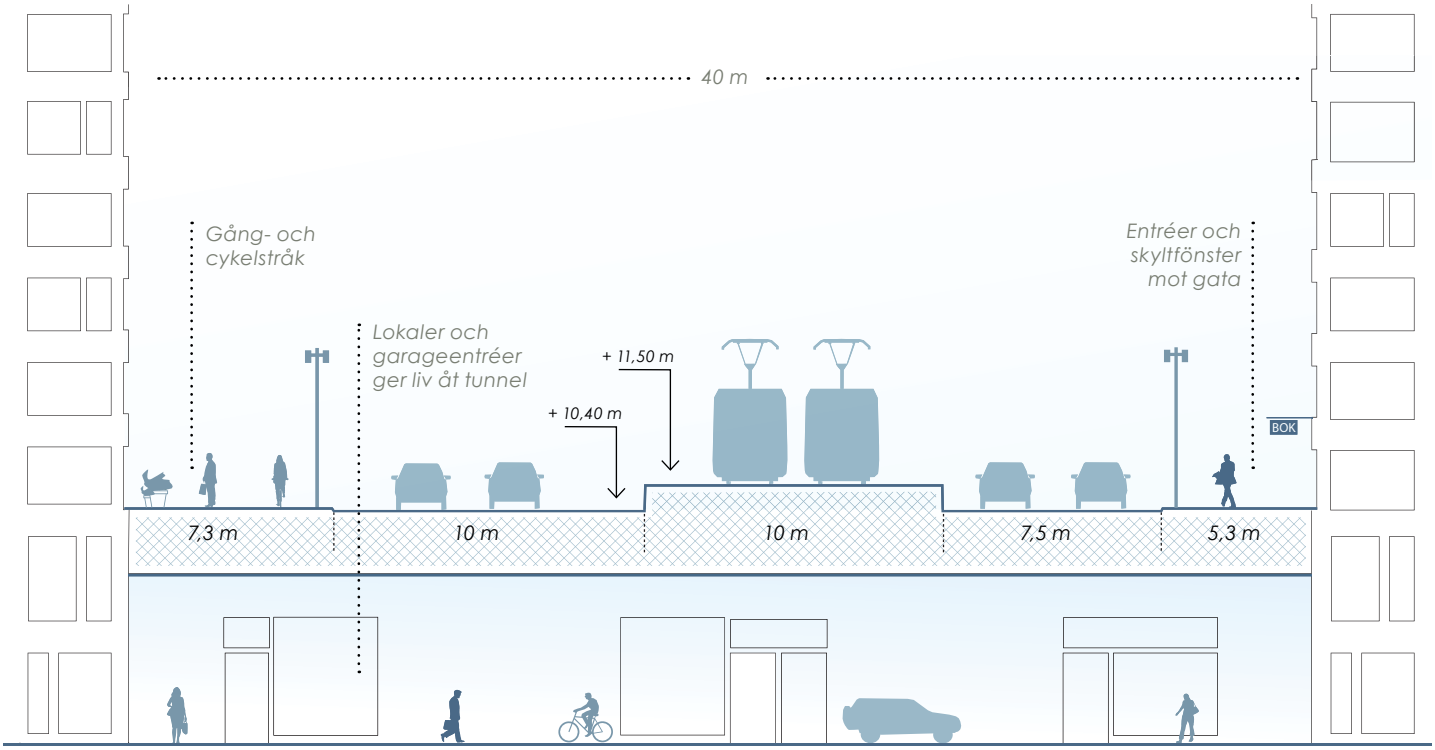
© Dissing+Weitling

STADSTJÄNAREGATAN

Den nya Hisingsbron kopplar samman staden på älvens båda sidor och Stadstjänaregatan blir en del av det stadsmässiga stråk som ska skapas till Wieselgrensplatsen via Backaplan. Stråket landar i söder vid den nya norra entrén till Centralstationen, Västlänkens mittuppgång.

Stråket rymmer alla trafikslag; cykel, bil, fotgängare och kollektivtrafik. Spårvagnstrafik och busstrafik fördelas vidare på separata ramper till Kanaltorget respektive Nils Ericsonplatsen. Kopplingen för fotgängare och cyklister på väg norrut mot Frihamnen kompletteras med en förbindelse från Operan, med god koppling till cykelstråken vidare ut i staden på älvens södra sida.

Kring stråket planeras för en hög täthet, bebyggelsen längs gatans sidor kan få en högre skala och aktiva bottenvåningar mot stråket. Gatan blir till stor del enkelsidig, då kollektivtrafiken i mitten av gatan delvis är planskild, vilket hindrar övergångar. Detta innebär att särskild omsorg behöver ägnas åt gestaltningen i ögonhöjd.

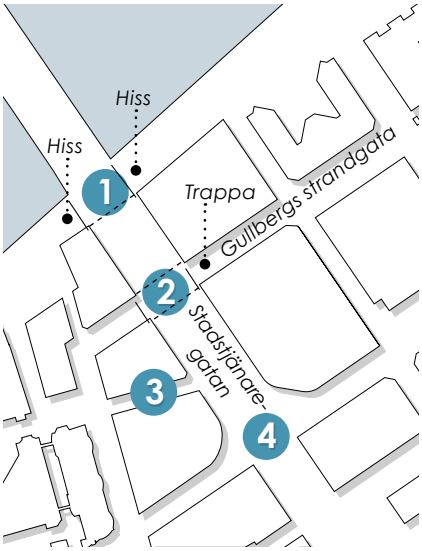


Principsektion genom Stadstjänaregatan i korsningen med Gullbergs strandgata. Brorampens höjd i detta läge är ca 10 meter och spårvagnsrampen är nästan i nivå med resten av rampen. Brorampens ovansida sträcker sig från fasad till fasad och Gullbergs Strandgata passerar under Stadstjänaregatan.

© Dissing+Weitling



Trappa och hisstorn på Hisingsbron som leder till Kajstråket, illustration



© Dissing+Weitling



Utsiktsplats på hisstornet, illustration

RÖRELSESTRÅK OCH KOPPLINGAR

1. *Kajstråket löper under Stadstjänaregatan längs kajen. Bron har full höjd i detta läge och kan nås från kajen via trappor och hissar. Utrymmet under bron är stängt och avslutas med en fasad ut mot vattnet (streckad linje i karta).*

2. *Gullbergs strandgata löper som en planskild gata under Stadstjänaregatan. Aktiva bottenvåningar längs med Gullbergs strandgata bör skapas och miljön under bron ges en omsorgsfull ljussättning. Trappor för att nå Stadstjänaregatan kommer finnas längs gatan.*

3. *Sluttande gata som leder upp till Stadstjänaregatan.*

4. *Korsningen Norra Sjöfarten och Stadstjänaregatan. i denna punkt kan samtliga trafikslag såväl korsa Stadsjänaregatan som svänga upp på bron.*



© NORCONSULT

Exempel på en fasad med publikt innehåll som möter kajstråket och älven under bron, visionsbild



© PRETI/MACERICH

Exempel på ljus och luftig gata i tunnel, 9th Street i Philadelphia, visionsbild



© Cowi/Sweco

Hisstorn och trappor som leder upp till bron från kajstråket, illustration



© Kanozi

Stråket börjar vid Nils Ericsonplatsen, tidig visionsbild

NILS ERICSONPLATSEN – GULLBERGSVASS

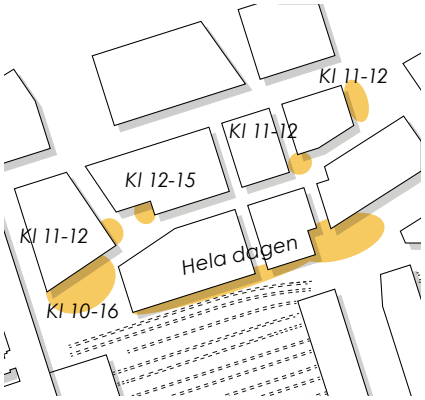
Stråket som löper från Nils Ericsonplatsen till den planerade stadsdelen Gullbergsvass passerar genom stationsområdet och Region City, en ny målpunkt med hög tät bebyggelse med kontor, handel, service och en viss del bostäder. Stråket fungerar både som ett resenärsstråk inom stationsområdet och ett stadsstråk som kopplar ihop staden öst-västligt. Det planeras bli ett utpräglat gångstråk som kommer att användas av många människor. Fotgängarflödena bedöms bli mycket höga (se vidare under trafikstråk sist i detta kapitel). Liv under hela dygnet, alla dagar, blir likväl en viktig fråga att aktivt jobba vidare med. En kontakt mellan terrasser och gatan kan berika stråket. Stråket kopplar samman två entrétorg till stationen, den östra entrén och Nils Ericsonplatsen, och passerar två mindre platser däremellan. Gatans mått mellan platserna är cirka 12 meter.

Cykeltrafik och angöring är tillåten men sker på fotgängarens villkor. Den höga bebyggelsens påverkan på gatumiljöns lokalklimat behöver hanteras på ett medvetet sätt och upplevelsen av gaturummet i ögonhöjd bör vara en ledstjärna i utformningen av bebyggelsen kring stråket. Det blir även viktigt att planera in grönska där förutsättningar finns, framförallt på torgen.



© New Street Square

Exempel på gågata som kopplar samman platser av olika storlek

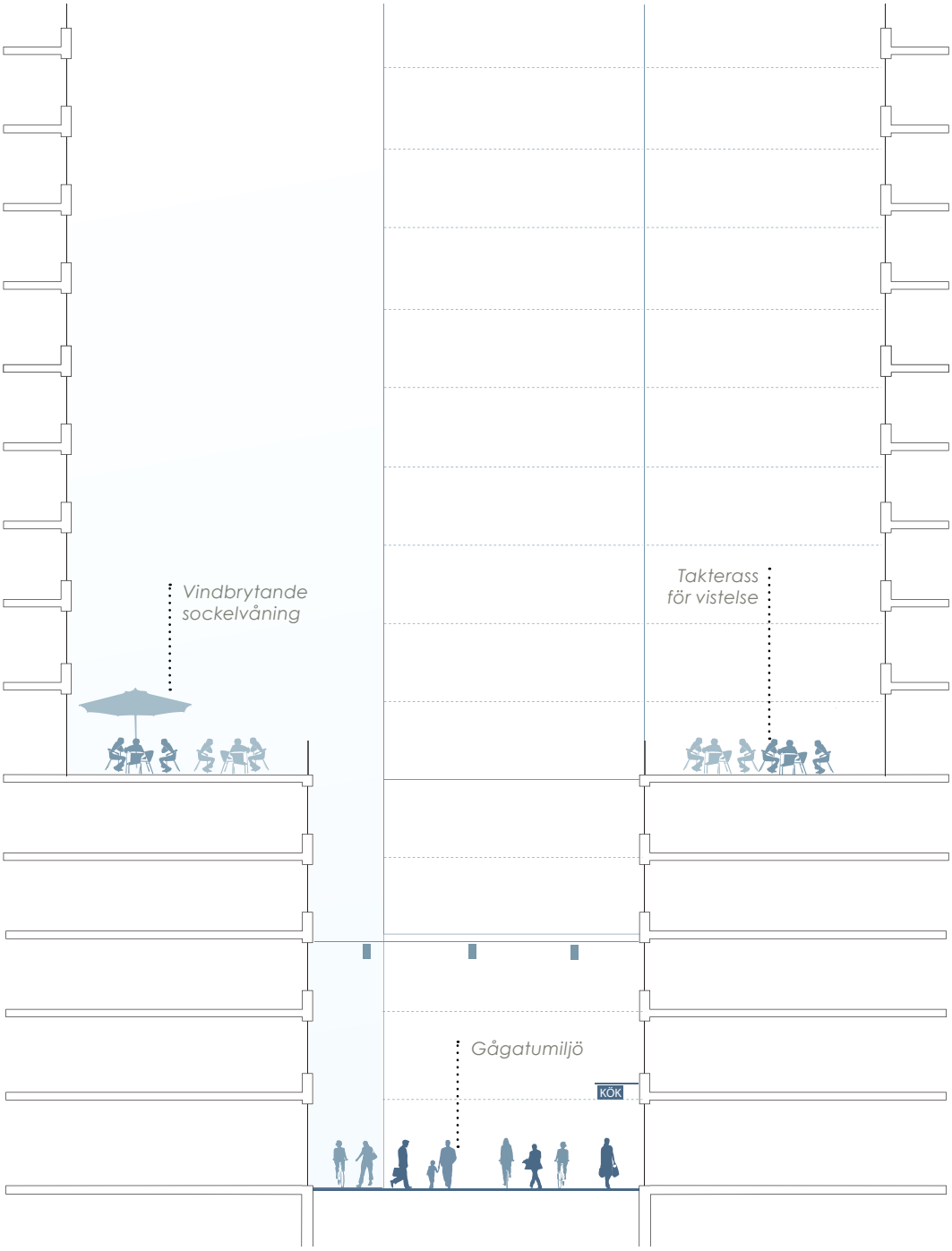


Soldiagram enligt kvalitetsprogram för detaljplan Centralstationen – soltimmar per dag

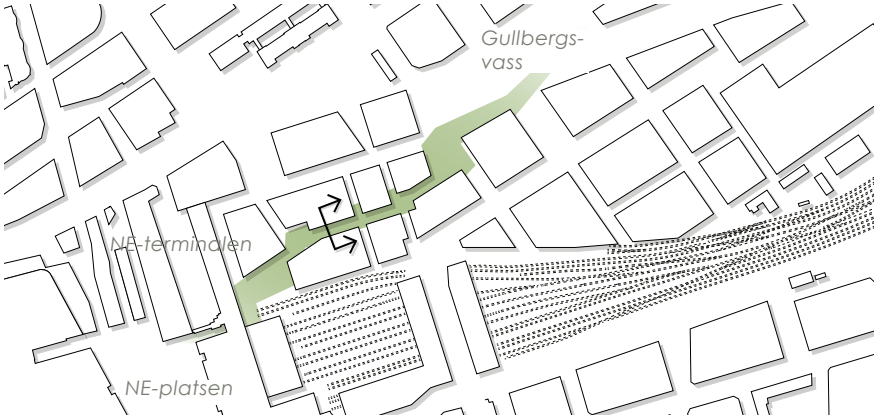


© New Street Square

Exempel på vistelseytor i klimatskyddade lägen



Principsektion genom stråket



Karta över stråket, linjen med pilar visar snittet för sektionen ovanför



Gågatukaraktär med hög bebyggelse, Broad street i New York

© E Claustro



© Atelier du Bocal

Exempel på grön möblering längs gatuavsnitt där det ej är möjligt att plantera träd



© FOJAB arkitekter

Stadsgata med fotgängar- cykel- och kollektivtrafikstråk. Utformningen bör ge gott om korsningsmöjligheter för fotgängare

BOULEVARDEN

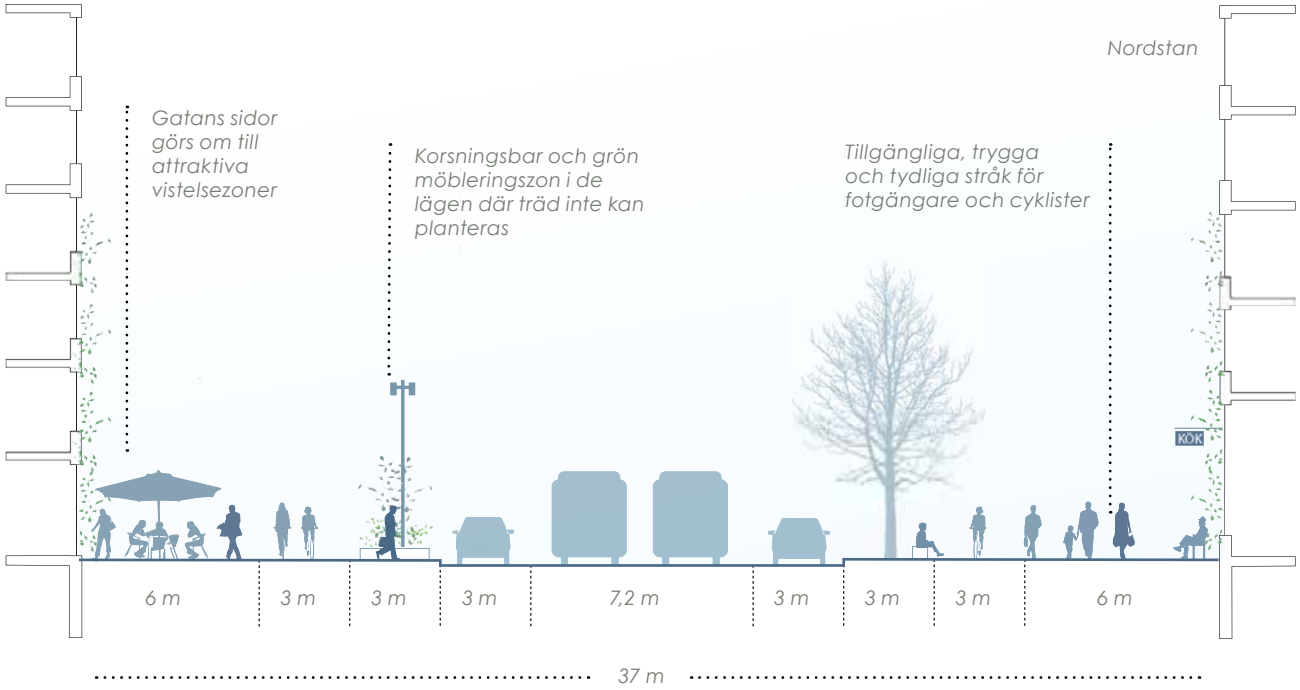
Boulevarden, på i huvudsak Västra Sjöfarten, Kanaltorgsgatan och Bergslagsgatan, planeras bli den öst-västlig ryggraden i kopplingen mellan Skeppsbron och Gullbergsvass. Gatan föreslås till största delen bli trädkantad och passerar olika slags platser som Packhusplatsen, Kanaltorget och Bergslagsbanans stationspark.

Tanken är att Boulevarden ska bli ett stråk med liv och rörelse. Den planeras bli ett viktigt kollektivtrafikstråk, huvud- eller pendelcykelstråk och och aktivt stråk för fotgängare. Det blir särskilt viktigt att goda och täta fotgängarkopplingar till älven tvärs över stråket skapas.

Stråket bör ha generösa trottoarer som ger flexibilitet att ta vara på attraktiva lägen för uteserveringar och platser där små sköna gröna mötesplatser kan skapas. Trottoarer och cykelbanor åtskiljs från körfälten för kollektivtrafik och bilar med trädrader. Boulevarden erbjuder ekosystemtjänster och är grön och trivsam.

Under stråket planeras bitvis en tågtunnel och stora ledningsstråk, vilket medför att lämplig stort av grönska behöver studeras vidare i dessa lägen. Här kan en korsningsbar och grön möbleringszon vara ett alternativ. Boulevarden är även ett omledningsalternativ till E45/Götatunneln.

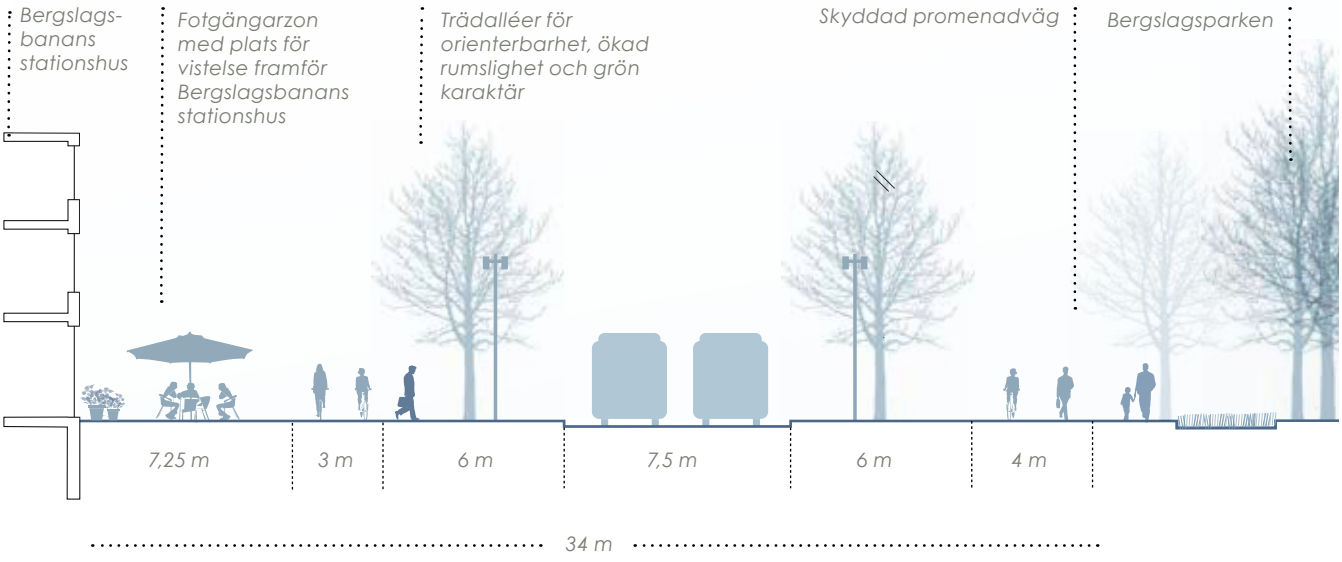
Principsektion väster





Karta över stråket mellan Skeppsbron och Gullbergsvass, linjerna med pilar visar snitten för principsektionerna nederst på uppslaget

Principsektion öster





Kajstråket, visionsbild

KAJSTRÅKET

Kajstråket föreslås bli ett promenad- och rekreationsstråk som kopplar samman Gullbergskajen med Skeppsbron, med potential att bli ett regional besöksmål utmed älven. Stråket har fokus på rekreativa vistelseytor för boende, besökare och turister samt de som arbetar i området. Här finns gott om plats för grönska både i form av träd och gröna vistelseytor.

Planeringen rymmer ett levande kajliv med fartyg och båtar av olika slag och målpunkter som restauranger/hotell/caféer i fartyg eller små byggnader på kajen. Stråket passerar både aktiva och lugna delar, som utgörs av både iordninggjorda platser och friare platser med rum för temporära aktiviteter.

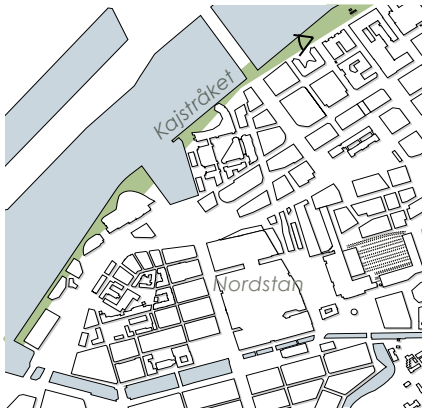
Utmed stråket i höjd med Kämpegatan föreslås en park med aktiviteter för olika åldrar och plats för vila och picknick. Stråket är till större delen ett gångstråk, men rymmer i Gullbergs strand även ett huvudstråk för bil och pendelcykelstråk.

Kajstråkets läge vid vattnet och riktning längs med dominerande vindar påverkar dess lokalklimat negativt. Särskilda åtgärder behöver därför vidtas för att skapa en komfortabel miljö. En omsorgsfull gestaltning med vindbrytande vegetation och andra lokala klimatskydd i kombination med en måttlig höjd på intilliggande byggnader ger en mer attraktiv vistelsemiljö.

Eventuellt behöver ett älvkantskydd anläggas.



© Tomorrow



Kajstråket sträcker sig från Gullbergsstrand i nordöst till Skeppsbron i sydväst, ögat visar läget för visionsbilden ovanför

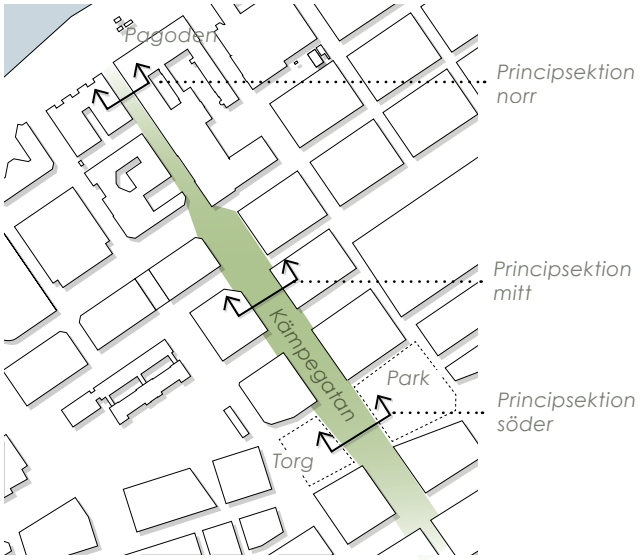


Exempel på en träkaj med läsida skapar en skyddad och barnvänlig miljö och kan fungera som älvkantskydd vid högre vattennivåer.

© FOJAB arkitekter

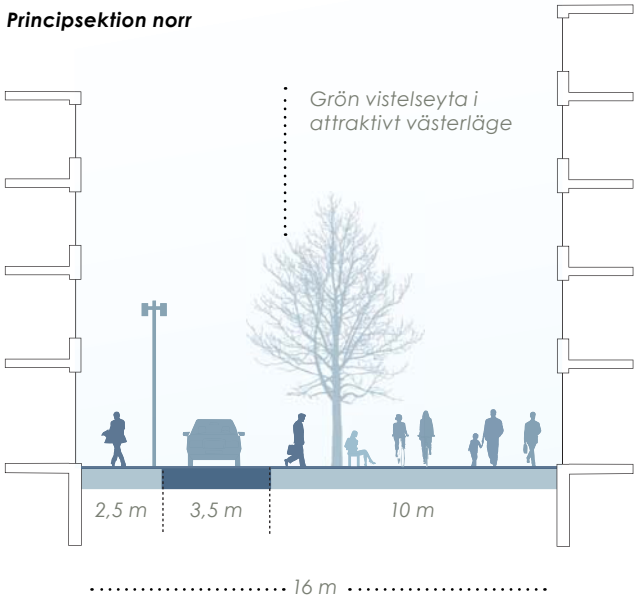


Packhuskajen



Karta över stråket mellan Bangårdsviadukten och älven, linjerna med pilar visar snitten för sektionerna

Principsektion norr



KÄMPEGATAN

Stråket Kämpegatan planeras bli ett variationsrikt stråk med en tydligt grön karaktär som landar på Kajstråket vid älven. Utmed sträckan skapas små platser med grönska som ger gatan ett variationsrikt och grönt uttryck. Den kommer att utgöra en ny strukturerande länk som fördelar trafik till och från och inom Centralenområdet. Stråket rymmer alla trafikslag med tyngdpunkt på kollektivtrafik. På ömse sidor av gatan föreslås från biltrafiken separerade ytor för fotgängare och cyklister där den västra sidan ges generösa mått för att möjliggöra levande bottenvåningar, stadsliv och uteserveringar i kvällssol.

Stråket ges en gestaltning med varierande bredd utmed sträckan. Gatans karaktär blir till större delen relativt storskalig med flera körfält och stora gaturum. Separata vänstersvängfält ger god framkomlighet för kollektivtrafiken. Vid stationens östra entré görs ett släpp i bebyggelsen på ömse sidor av stråket och ett torg på västra sidan av stråket och en park den östra sidan föreslås. Torget och parken utgör noder i den öst-västliga kopplingen mellan Centralstationen och Gullbergsvass och rörelser för framförallt fotgängare och cyklister i öst-västlig riktning ska underlättas och prioriteras framförallt i denna punkt men också utmed stråket i stort så att barriäreffekter undviks.

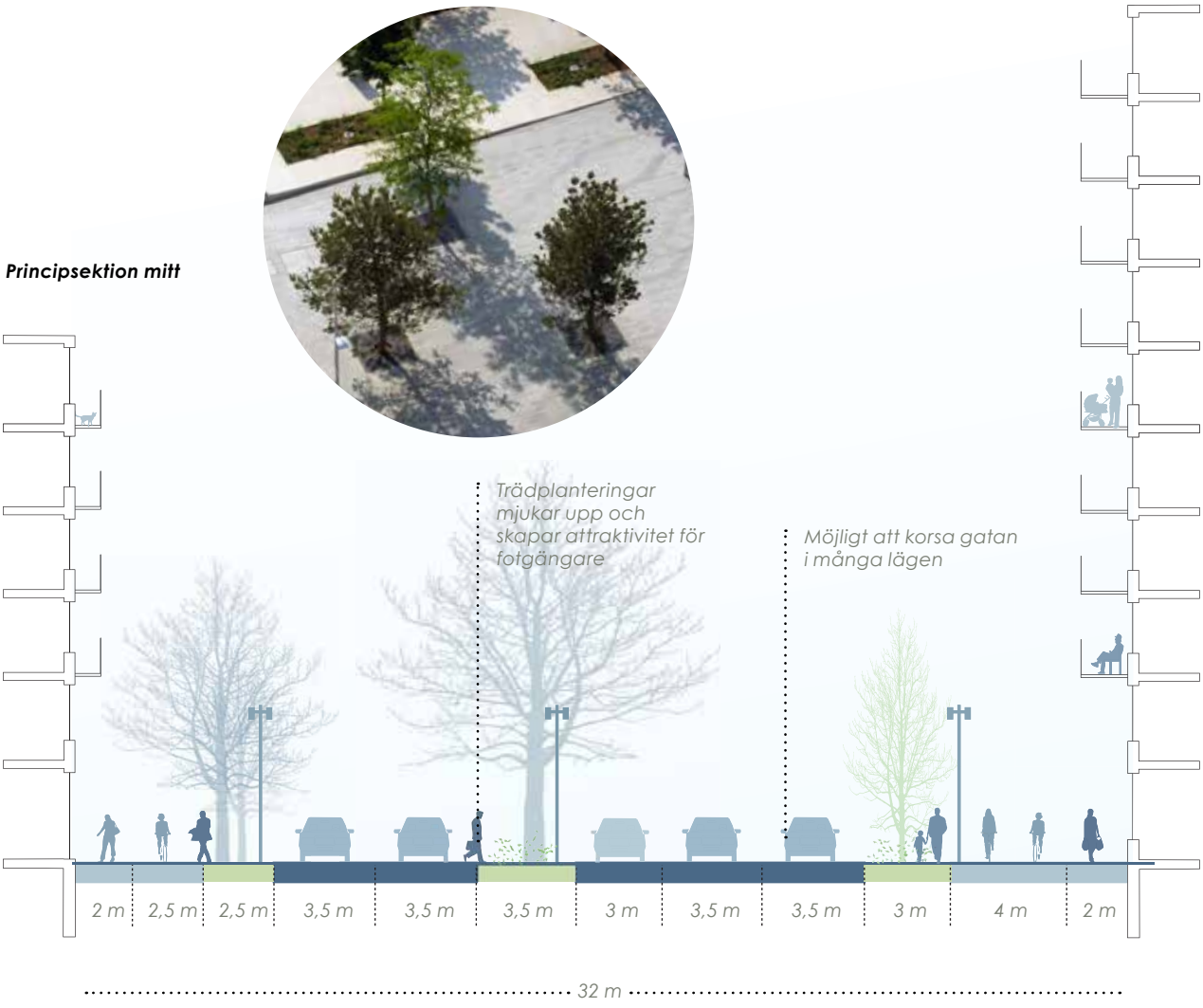
Norrut mot älven smalnar stråket av till en gata med en rad träd och enkelriktad biltrafik och en bredd på cirka 16 meter.

Där stråket landar vid älven föreslås en park. Det blir viktigt att skapa målpunkter som kan stärka stråket i båda dess ändar. En temporär användning av den västra delen av terminalbyggnaden utmed stråket diskuteras och kan bli ett värdefullt bidrag till att aktivera stråket.

Principsektion söder

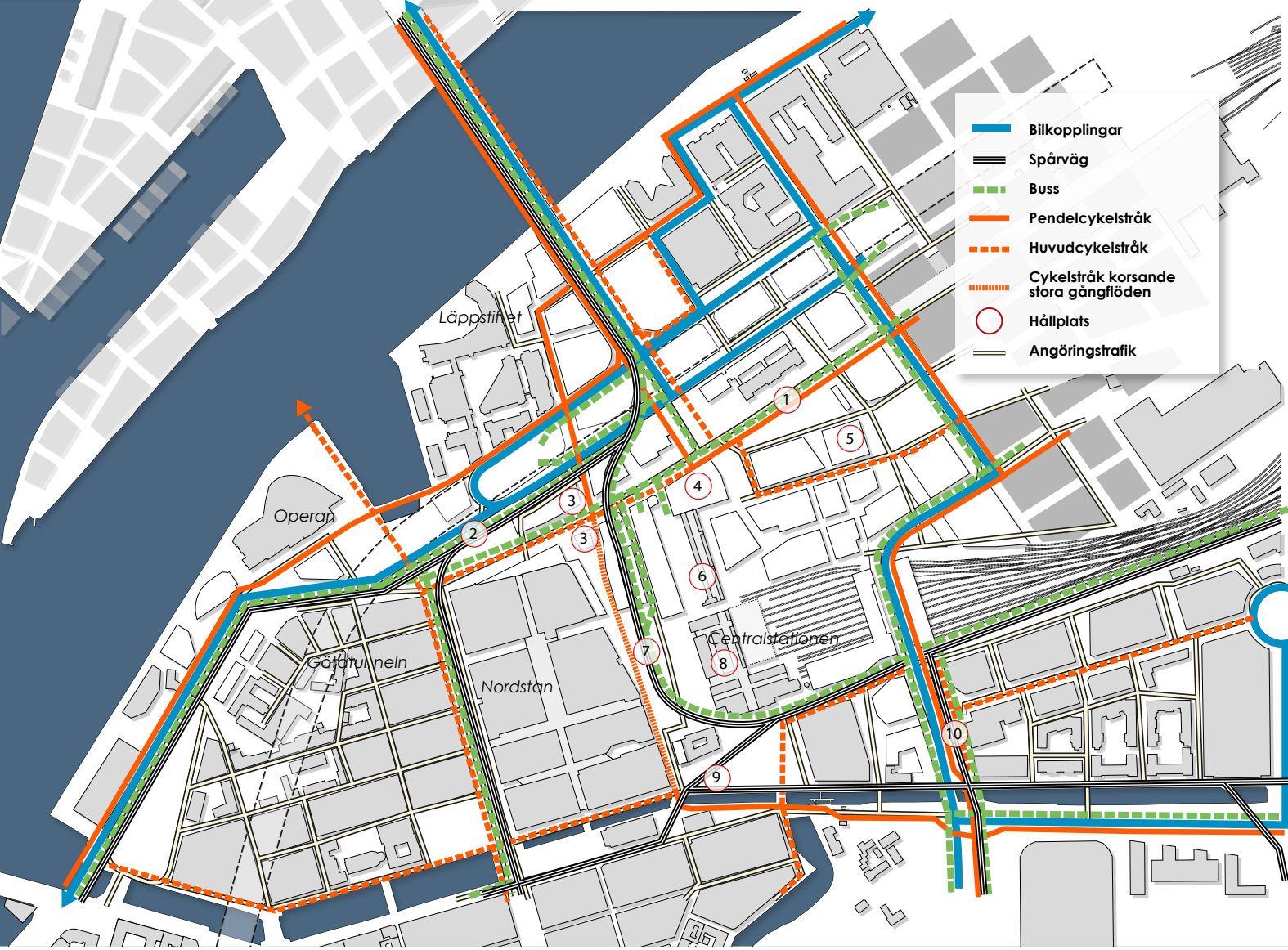


Principsektion mitt









Trafiknät inom Centralenområdet

TRAFIKNÄT

Det planerade trafiknätet syftar till att förbättra tillgängligheten i området för fotgängare, cyklister och resenärer med kollektivtrafiken i första hand. I stort sett alla delar av området är framkomliga för bil, men hastigheten blir låg.

Trafiknätet i Södra Centrum, vari Centralenområdet ingår, kommer att utredas vidare under 2016 och 2017, då en trafiknätsplan tas fram. Trafiknätsplanen är ett nödvändigt planeringsunderlag i det fortsatta arbetet, då nätet behöver ses i ett större sammanhang.

KOLLEKTIVTRAFIK

Den lokala och regionala/nationella kollektivtrafiken sammanstrålar i Centralenområdet och ger området en unik tillgänglighet. Centralstationen utökas med de fyra spåren i Västlänken och antalet resenärer bedöms öka från cirka 77 000 till cirka 95 000 av- och påstigningar per dygn till år 2035. Centralstationens utvidgning mot norr, det nya hållplatstorget vid Kanaltorget och den nya busshållplats vid fd Bergslagsbanans stationshus, ger nya flöden av fotgängare i områdets norra del.

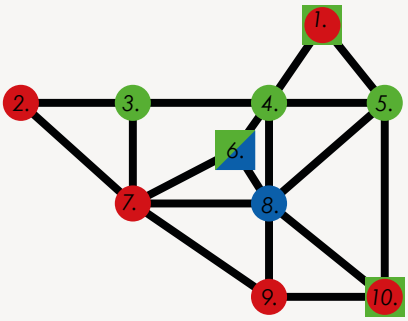
Spårvägsnätet är under utredning. Ett alternativ är att koppla spårväg från Skeppsbron till Hisingsbron via Kanaltorget (Operalänken). Ett annat alternativ är att utveckla spårvägskopplingen från nordost via Polhemsplatsen vidare till Parkgatan/Allén. Konsekvenserna av de olika alternativen för stadskvaliteterna i Centralenområdet behöver studeras ytterligare.

Nya hållplatstorg som integreras med omgivande torg planeras på Kanaltorget och Nils Ericsonplatsen. Hållplatserna på Drottningtorget vidareutvecklas antingen på Drottningtorget eller fördelas på Polhemsplatsen och Drottningtorget.

Knutpunktens hållplatser och samband

Bytespunkten/hållplatser

1. *Bergslagsparken*
2. *Kanaltorget*
3. *Västlänken V*
4. *Västlänken M*
5. *Västlänken Ö*
6. *Nils Ericsonterminalen*
7. *Nils Ericsonplatsen*
8. *Centralstationen*
9. *Drottningtorget*
10. *Polhemsplatsen*



- *Spårväg och stombuss, lokal trafik*
- *Tåg, regional trafik*
- *Buss, regional trafik*
- *Buss, regional och nationell trafik*
- *Tåg, nationell trafik*

CYKELNÄT

Kopplingarna för cykeltrafik mellan områdets södra och norra delar förbättras med cykelstråk på Bangårdsviadukten och utmed Nordstan. Förutom Hisingsbron behövs en kompletterande förbindelse över älven till huvudstråk i Frihamnen. Hastigheterna kommer bitvis att begränsas av situationen i tät citymiljö, exempelvis över Kanaltorget och Nils Ericsonplatsen.

BILTRAFIKNÄT

E45 Götaleden blir nedsänkt/går i tunnel/ vilket ökar möjligheterna att koppla samman stadens gator i ett finmaskigt nät. Med Bangårdsförbindelsen avlastas Drottningtorget och Nils Ericsonplatsen från genomgående biltrafik. Bangårdsviadukten, en förlängd Kämpegatan, Hisingsbron, Västra, Norra och Södra Sjöfarten och Gullbergs strandgata är huvudgator. I övrigt angörs målpunkter i området via torg och lokala gator. För biltrafiknätet kan behov av ytterligare en bro över Fattighusån finnas.

MED FOTGÄNGAREN I FOKUS

Inom Centralenområdet finns områden där olika trafikslag möts och måste samsas om stadsrummet. På ett antal punkter behöver dessa möten studeras och hanteras. Den övergripande fotgängarprioriteringen inom området skall vara vägledande i arbetet att hitta de bästa lösningarna i de möjliga konfliktzonerna. Ett exempel är hur fotgängarflödena över Nils Ericssonplatsen i relation till kollektivtrafiken skall hanteras.

UNDERJORDISK INFRASTRUKTUR

Utvecklingen av Centralen-området medför att stora omläggningar av den underjordiska infrastrukturen behöver göras. Ledningarnas nya placering behöver ofta slås fast tidigt i planeringen. Det underlag som är vägledande är planstrukturen och i möjligaste mån ska lägen där ledningar inte behöver flyttas ytterligare en gång eftersträvas. Samordningen behöver utvecklas ytterligare i det fortsatta arbetet.



Exempel på platser med risk för konflikter

1. Korsningen Stampgatan/ Polhemsplatsen: Kollektiv- cykel- och biltrafik korsar gångstråk.
2. Nils Ericsson platsen: Cykelpendelstråk och kollektivtrafikstråk korsas av höga fotgängarflöden.
3. Boulevarden/Kanaltorgsgatan: Gång och cykelstråk korsas av bussangöring till Nils Ericsonterminalen och buss/biltrafik i korsningen med Stadstjänaregatan.
4. Södra och Norra sjöfarten: Ramper till och från Götaleden.
5. Östra stationstorget/-entrén och föreslagen park: Öst-västligt gångstråk korsas av trafik på Kämpegatan.
6. Korsningen Östra Hamngatan - Kanaltorget: Gång- och cykelstråk korsas av bil- och kollektivtrafik.



© Spacescape

Förväntade fotgängarflöden 2035

FOTGÄNGARFLÖDEN

Med den planerade förtätningen med boende och arbetsplatser i Centralenområdet och områdena runt omkring och det ökade resenärsflödet blir flödena av fotgängare sammantaget mycket höga i området. Ökningen blir störst i stationsområdet och områdets norra delar. Flödena ökar även över Polhemsplatsen, Drottningtorget och vidare mot city inom Vallgraven; Larmgatan, Vallgravsstråket och Brunnsparken.



© Tomorrow

Torg vid Lilla Bommen och Kajstråket, visionsbild

PLATSER

Många nya platser planeras inom Centralenområdet och befintliga platser föreslås vidareutvecklas. Ambitionen är att skapa ett rikt utbud av variationsrika platser med olika karaktär och identitet; eleganta välkomnande entrétorg med god orienterbarhet vidare ut i staden, lugna gröna parker och flexibla ytor med plats för lek och aktiviteter. Nio platser lyfts fram särskilt. Inriktningen är att dessa är allmänna platser.

Entrétorgen är viktiga välkomnande platser till staden och bör ges en hög kvalitet. På flera torg ingår några av stadens största kollektivtrafikhållplatser i torgmiljön och bidrar till torgens roll som mötesplatser. Det är viktigt att hållplatserna ses som en del av i helhetsgestaltningen av torgen.

För platserna är en viktig del av målsättningen att öka grönskan och förbättra kontakten med vatten i centralenområdet. Förutom de nio platser som beskrivs särskilt behöver små kompletterande gröna platser skapas där förutsättningar finns.



Torg med blå-gröna kvaliteter



Rekreativa parker



Kajkanter med innehåll

CC BY R Deutscher



NILS ERICSONPLATSEN

Tydligt, stiligt och välkomnande entrétorg för många olika grupper. Rymmer en stor hållplats.

STATIONSTORGET

Livlig, spännande, plats med flera korsande gångstråk med många människor.

DROTTNINGTORGET

Historiskt, värdigt och välkomnande entrétorg som ramas in av kulturhistoriska byggnader och Fattighusån. en stor hållplats.

TORG – ÖSTRA UPPGÅNGEN OCH MITTUPPGÅNGEN

Dynamisk, spännande ny framsida till Centralstationen med plats för urbant häng.

LILLA BOMMENS KAJTORG

Mötesplats med flexibel användning-med kvällssol vid älven.

KANALTORGET

Tillåtande, aktiv och värdig plats med vattenkontakt. Pendang till Götaplatsen. Rymmer en hållplats.

BERGSLAGSPARKEN

Plats för resande, en grön lunga och vardaglig målpunkt. Rymmer en hållplats.

PACKHUSPLATSEN

Historiskt rum med multifunktionellt torg som medger flexibel användning.

KAJPARKEN

Park på kajen med aktiviteter för alla åldrar och plats för vila. Beskrivs under Kajstråket i kapitel Stråk.



© FOJAB arkitekter

Förslag till utformning av Nils Ericsonplatsen, med Hotell Eggers upp till höger på bilden och Centralenhuset upp till vänster, visionsbild

NILS ERICSONPLATSEN

Nils Ericsonplatsen är en av Göteborgs viktigaste entréplatser. Det är en plats som passeras av mängder av människor på väg mellan Centralstationen eller Nils Ericsonterminalen och staden. Den är många besökares första möte med Göteborg och föreslås bli stilig och välkomnande, en tydlig och trygg plats som det är lätt att orientera sig på.

Den bör erbjuda upplevelser för passerande som gör det värt att stanna till, med sittplatser för väntande, bra rörelsestråk och smidig kollektivtrafik. Nils Ericsonplatsen föreslås få en markbeläggning som håller samman torget, grönska och vatteninslag.

Stora träd kan bidra till att dela upp den stora platsen i mindre delar. Mindre träd i grupper skapar rum i rummet för vistelse, vila och väntan. Längs Centralstationens västfasad finns möjligheter att integrera vatten i stadsmiljön som berikar och stärker kvaliteterna på platsen. Platsen avlastas från trafik av den planerade Bangårdsviadukten. Angöringsmöjlighet kommer finnas för behörig biltrafik.

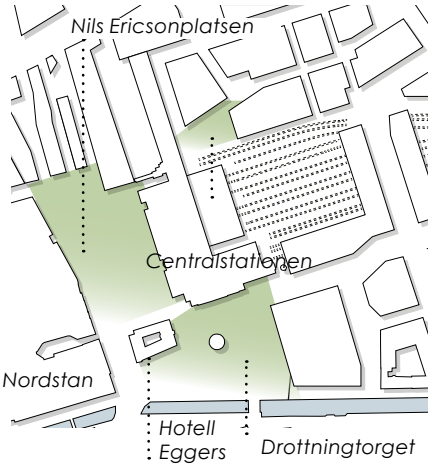
Hållplatsens gestaltning ska integreras med torgets gestaltning och inriktningen bör vara att bygga ut hela, eller en större del av torget, då det nya hållplatstorget byggs i samband med byggnationen av Hisingsbron.



CC BY R CUTTS



CC BY SA S COLLET



Exempel på hållplatstak i bland annat Strasbourg med individuell och karaktärsfull utformning.



© FOJAB arkitekter

Torgytan mellan Nordstan och Centralstationen kan gestaltas som ett gångstråk i markplan, med generös bredd, sittytor och trädplanteringar. Visionsbilden visar en situation utan dagens gångtunnel.



© FOJAB arkitekter

Hållplatsen på Nils Ericsonplatsen kan integreras i torget, vy mot Centralenhuset med en skymt av Region City i bakgrunden, visionsbild

STATIONSTORGET

Det föreslagna torget blir en ny livlig, spännande, plats med korsande gångstråk med många människor. Dels den öst-västliga kopplingen mellan Nils Ericsonplatsen och den nya stadsdelen Gullbergsvass (se vidare under Stråk), dels stråket utmed Nils Ericsonterminalen mellan säckbangårdens perrongområde och de nya uppgångarna/entréerna till Västlänkens tågtunnel. Utmed byggnaderna på torgets norra sida kan också lugnare delar av torget skapas.

Stationstorget ligger vid gågator omgiven av storskaliga kvarter med aktiva bottenvåningar, utåtvända handelsytor och kontorslägen. Torget behöver utformas med extra stort fokus på lokalklimat som soliga lägen, rumsskapande grönska, rogivande vatten och vindbrytande strukturer. Torget ska ha ett attraktivt innehåll och gestaltas så att det känns tryggt dygnet runt när kontor och affärer håller stängt.



© Erik Möller Arkitekter

Exempel på hur Stationstorget kan gestaltas, visionsbild

DROTTNINGTORGET

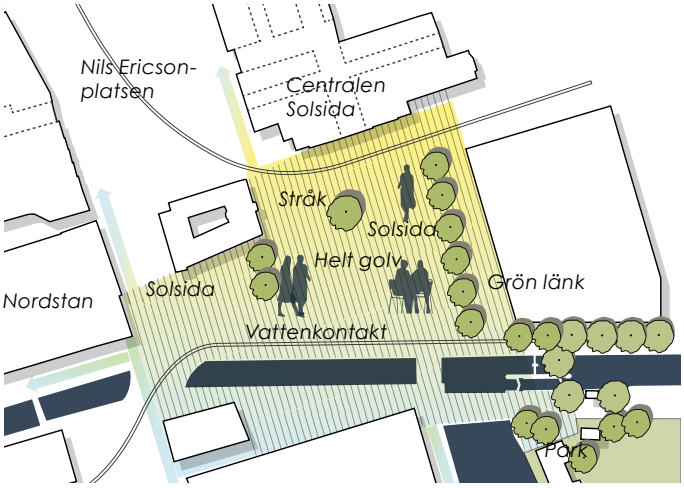
Drottningtorget är ett värdigt historisk torg med kopplingar till järnvägen. Det ramas in av kulturhistoriska byggnader som hotell Eggers, Centralstationen, det gamla posthuset som nu rymmer ett hotell och angränsar till Fattighusån. Torget är till större delen ett resenärstorg, men har sköna sollägen och en vattenkontakt som bör tillvaratas bättre, exempelvis med trappor eller flytbryggor i söderläge längs med ån. Torget föreslås få en grönare karaktär som ger en mänskligare skala. Nya stadsträd förbättrar lokalklimatet, skapar årstidsväxling och ger ett trivsammare rum.

Torget avlastas från biltrafik när den planerade Bangårdsförbindelsen byggs. Torget påverkas också av de planerade omläggningarna av spårvägsdragningarna. I ett av alternativen delas nuvarande hållplatser upp i två olika lägen på torget, ett annat avlastas hållplatserna genom att ett nytt hållplatsläge anläggs vid Polhemsplatsen.

Kopplingen över till Larmsgatan och Vallgravsstråket bör förbättras.



Foto på hållplats på Drottningtorget, som är en av stadens största hållplatser.



Principkarta över Drottningtorget



© Tomorrow

Utsikt från den planerade Hisingsbron över Kajtorget, visionsbild

LILLA BOMMENS KAJTORG

Lilla Bommens kajtorg är torg med vattenkontakt vid älvens södersida. Här ska det finnas plats att umgås och vistas året runt. Platsen är också en del av promenadmiljön längs Kajstråket. Torget föreslås bli en trafikfri yta med publik karaktär, flexibla ytor och grön utformning. Kajmiljön förfinas med träd och generöst med sittplatser i sköna lägen. Publika verksamheter i bottenvåningar ger liv med plats för restaurang- och caféverksamhet. Torget ligger på en mycket vindutsatt plats vid foten av ett högt hus och parallellt med älven vilket ställer stora krav på lokala klimatskydd vid gestaltning.



Grönt kajtorg i Hafen City i Hamburg där grönska och trädäck skapar mindre platser i ett större rum



© Tomorrow

Ny möjligheter att komma nära vattnet. Vision från kajtorget med den nya Hisingsbron i fonden



© FOJAB arkitekter

Illustrationskarta på förslag på Kanaltorgets utveckling

KANALTORGET

Kanaltorget föreslås bli en tillåtande, aktiv och värdig plats med vattenkontakt, en pendang till Götaplatsen med plats för olika evenemang, och aktiviteter med inriktning på barn och ungdomar. Kanaltorget är redan idag en viktig yta i staden för barn och unga, med tillfälliga lekanordningar, konstgräsplan och sportaktiviteter.

I söder möter platsen fronten av den historiska stadskärnan och Nordstan. Operan ger stöd åt platsen i norr. De föreslagna byggnaderna i öst och väst hjälper till att rama in platsen bättre och bidrar till bättre lokalklimat genom att ge skydd från den förhärskande vindriktningen.

Torget består av tre delar.

En gräsyta som ger en förplats till operan och skapar utrymme för både aktiviteter och vila. Till exempel kan det handla om bollspel, picknick och lek. Den bör avgränsas tydligt från omgivande ytor, så att den exempelvis fungerar bättre för bollspel och inte heller inbjuder till att man genar över den.

En älvtrappa i stadens paradaxel trappar sig ner och möter vattnet. För att åstadkomma genuin vattenkontakt grävs en del av torget ut, och gång- och cykelvägen som idag går på en bank föreslås istället över en bro. Cykelstråket planeras bli en del av ett pendelcykelstråk med stora flöden med cyklister, dock med lägre hastigheter över platsen. Gestaltningen av stråket över platsen behöver studeras vidare. Den nya vattenytan, innanför bron, är inte en utökning av hamnbassängen för småbåtarna utan en del av torget – staden möter vattnet.

Den tredje delen rymmer den nya hållplatsen Kanaltorget, som ligger på ett svagt



CC BY K ALFRINK

Exempel på upphöjd gräsplan – Islands Brygge



CC BY UPPLANDSMUSEET

Exempel på sittplatser i stadsmiljö i soligt läge



CC BYMICHAEL

Park vid vatten – Hafen City



Plats för lek på Kanaltorget

lutande plan på Hisingsbrons kollektivrampens fot. Nordstan kan byggas ut mot Kanaltorget för att bättre möta platsen och hitta bra lösningar för skillnader i marknivåer. Utanför Operan, på hamnbassängens västra sida föreslås att en koppling till Frihamnen för gående och cyklister skapas, med god och nära koppling till gång- och cykelstråk och kontakt med torgets olika delar.

Siktlinjer från Torggatan och Östra Hamngatan i relation till föreslagna byggnader och korsningar för gångtrafik över Boulevarden från Torggatan och Östra Hamngatan behöver studeras vidare.



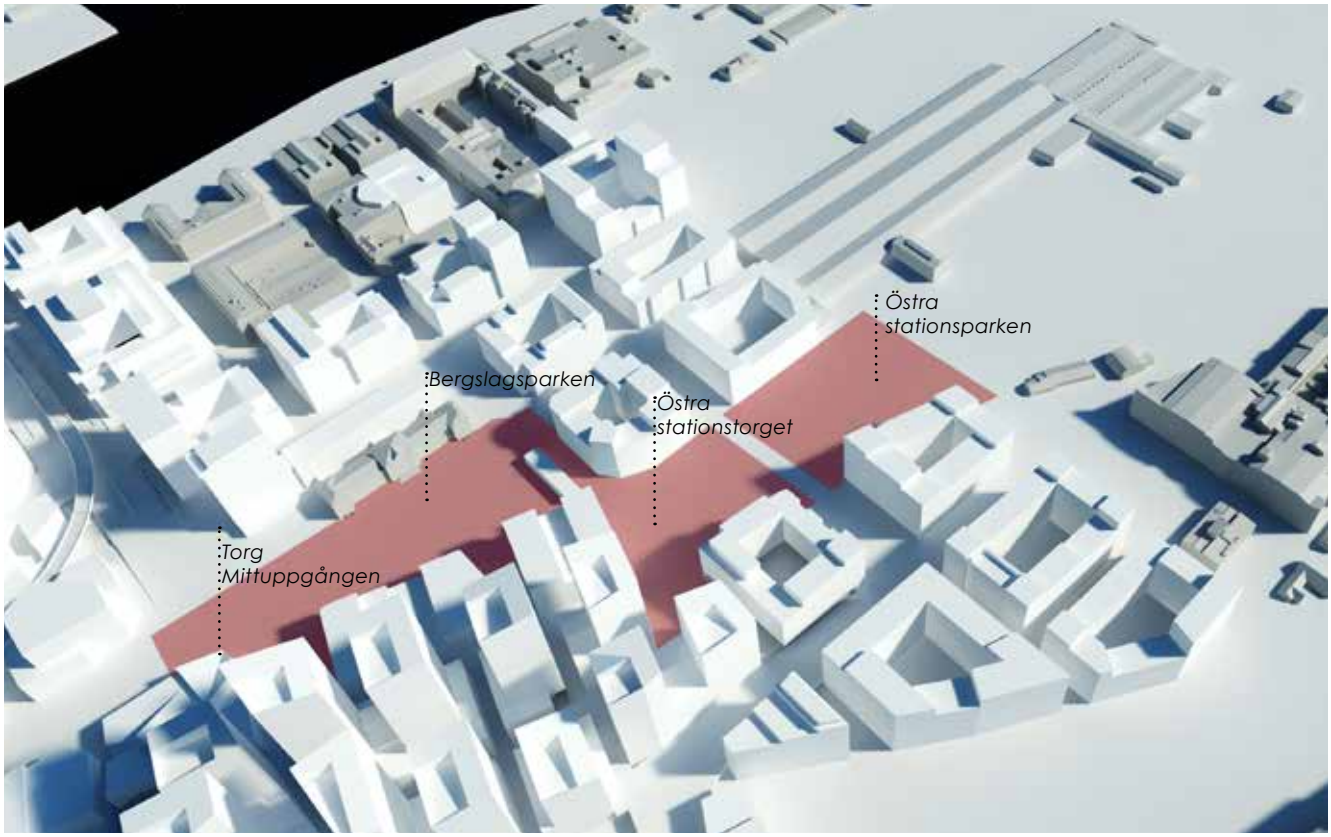
© FOJAB arkitekter

Kanaltorget med ny hållplats och byggnader som ramar in Kanaltorgets tre delar; hållplatstorget, älvtrappan och gräsytan framför Operan, visionsbild



© FOJAB arkitekter

Visionsbild av föreslagen älvtrappa som ger vattenkontakt och ny föreslagen byggnad i mitten med solsida mot älvtrappan. Nordstan syns upp till höger och de äldre magasinsbyggnaderna i Lilla Bommen till vänster på bilden



TORG MITTUPPGÅNGEN

Tillsammans med torget vid den nya östra entrén till stationsområdet formar torget vid mittuppgången en dynamisk ny framsida till Centralstationen med plats för urbant häng; en träffpunkt och en väntplats. Torget ligger där två stora stråk med stora flöden av olika trafikslag i staden möts; i fonden på Hisingsbron/ Stadstjänaregatan och Boulevarden (Bergslagsgatan).

Torget blir den nya norra huvudentrén till stationsområdet när järnvägsspåren i Västlänken har lagts till Centralstationen. I byggnaderna som ramar in torget föreslås även en mötesplats med inriktning på barn och ungdomar. En karaktärsfull gestaltning av mittuppgången till Västlänken bör tillsammans med utformningen av torget stärka byggnadens och platsens gemensamma karaktär.

Här kommer en stor mängd människor att passera och god framkomlighet för förbipasserande fotgängare blir viktig. Platsen ska upplevas som trivsam med behagliga vistelseytor för väntande dygnet runt. Bra sittmöjligheter för olika slags sammanhang, både enskilda och i grupper föreslås. Cykelparkeringar kommer att inrymmas på torget och ska upplevas som smidiga och nära med en naturlig lokalisering utmed cykelstråken.

Grönska blir en viktig del av torgets vistelsekvaliteter.



Torg med grönska, visionsbild

© White



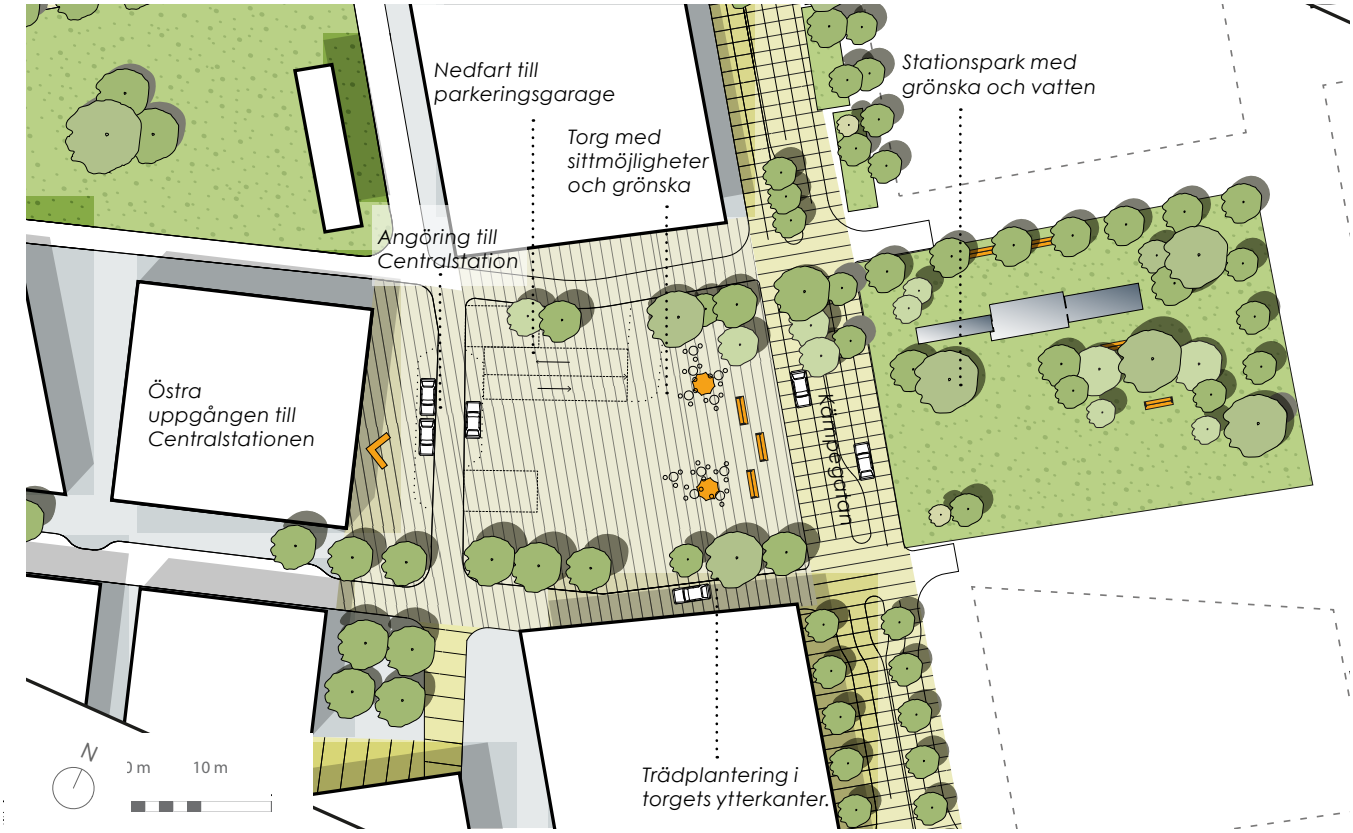
Platser i soliga lägen och med höga vistelsevärden.

© FOJAB arkitekter



Sittplatser för väntan och häng

© POLYFORM



Tidig skiss på torget vid östra uppgången och parken

TORG ÖSTRA UPPGÅNGEN

Torget blir stationsområdets huvudentré mot Gullbergsvass. Det angränsar till stråket Kämpegatan och på gatans östra sida föreslås en park. Torget korsas av det öst-västliga fotgängarstråket mellan Nils Ericsonplatsen och Kämpegatan (se vidare under Stråk).

Angöringen till Centralstationen sker huvudsakligen från gatorna runt torget, dvs från Kämpegatan som ansluter till E45 Götaleden och Bangårdsförbindelsen. Torgets gestaltning ska utgå från fotgängarnas behov och förväntade flöden på längre sikt, och ges en karaktär där vatten och grönska förstärker riktningar och skapar behagliga vistelserum. Platsen behöver rymma en del tekniska anläggningar, såsom ventilationsschakt och parkeringsnedfart. Dessa ska underordnas den övergripande gestaltningen och integreras i torgets utformning.

Torgets betydelse som entrétorg ökar över tid då Gullbergsvass utvecklas och stråken från den östra entrén kan kopplas till Bangårdsförbindelsen. Temporära åtgärder kan bidra till att introducera torget som en ny plats i staden under den etappvisa utbyggnaden av stråk och staden omkring. Den föreslagna parken intill torget är av strategisk betydelse för den täta höga staden som ska utvecklas i Centralenområdet. Den bör få goda solförhållanden och fria gröna ytor.



© TVK

Torgyta med plats för vistelse och passage, Place de la Republique i Paris



© POLYFORM

Grön torgyta som inte kräver stort planteringsdjup och med volymkrävande vegetation i torgets kanter. Exempel från Aalborg



© H ABBADIE

Exempel på en grön oas



© Varpunen

Parken syns i mitten av bilden och fd Bergslagsbanans stationshus rakt fram till vänster. Vy från stationsområdet, nivåskillnad till parken. Visionsbild

BERGSLAGSPARKEN

Bergslagsparken föreslås bli ett blågrönt parkrum med urban och rekreativ karaktär, en plats för resenärer och besökare likväl som boende och de som arbetar i området. Den ska fungera som en grön lunga och kan innehålla en mindre offentlig byggnad som kan fungera som ett ”aktivitetshus”, och rymma funktioner som utställningar och café med koppling till parken. Mot söder bildar den nya stationsbebyggelsen ovanpå den underjordiska tågstationen parkens väggar. Parkens samspel med bebyggelsen är av stor betydelse parkens karaktär.

På torgets norra sida passerar Boulevarden (Bergslagsgatan) med kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik. Utmed fd Bergslagsbanans stationshus planeras en ny hållplats.

Parkens befintliga grönska kompletteras med formstarka, lekfulla och frodiga ytor för rekreation. Här kan man hitta en skön grön plats för en stunds vila eller picknick.

En öppen dagvattenhantering föreslås bli ett aktivt element i parken, utsmyckande och lekbart. Träd, vattenväxter och och översvämningsbara växter kombineras med sobra material och möblering.

Parken har nivåskillnader i relation till omgivningen i öster och söder. Nivåskillnader hanteras exempelvis med trappor och sluttande gräsytor.



CC BY SA C KRANTZ

Rekreativa och gröna rum för boende och besökare



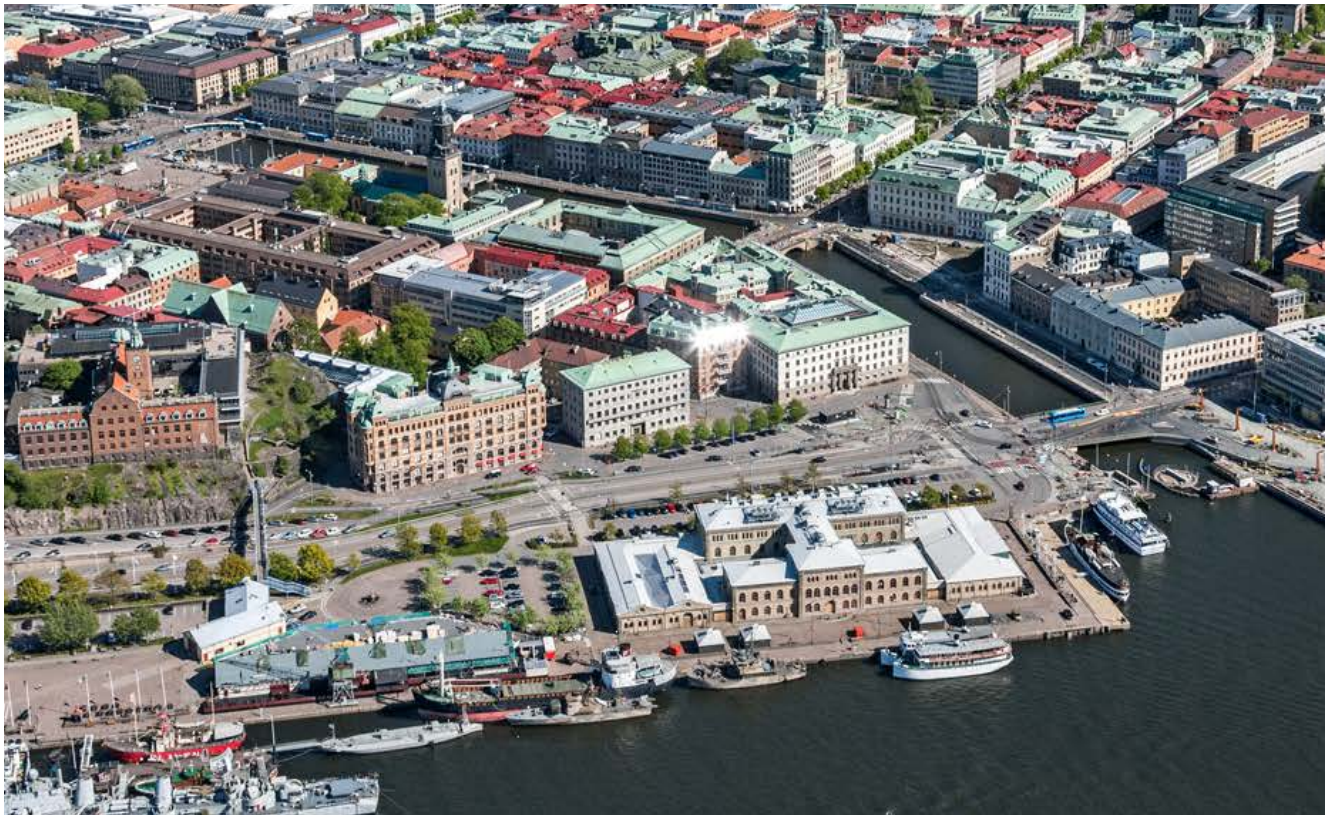
© MUTABILIS

Exempel på formstark dagvattenhantering – vistelsebara raingardens i Nanterre



© MLRP

Exempel på aktivitetshus – Mirror House i Faelledsparken i Köpenhamn



Packhusplatsen

PACKHUSPLATSEN

Packhusplatsen erbjuder öppna ytor som kan ges en flexibel användning till vardag och fest. Den kan bli en mötesplats vid vattnet för de boende och verksamma i närområdet, med möjlighet till lek, vila, rekreation och möten.

Den kan utvecklas till ett unikt besöksmål både för Göteborgare och besökare. Platsens rika historia kan göras synlig genom att utöka befintliga målpunkter och komplettera dessa med nya utriktade verksamheter. Tullpackhuset, kontorshus från rederiepoken och länsresidenset på andra sidan Stora Hamnbassängen formar ett unikt stadsrum med byggnader och anläggningar från 1600-talet och framåt. Packhusplatsen spelade stor roll under emigrationsvågen till Amerika från mitten av 1800-talet. Sillgatan (nuvarande Postgatan) som går mellan Centralstationen och Packhuset, ledde rakt ner till hamnen där båtarna avgick.

Trafikytorna på platsen behöver effektiviseras för att mer yta med vistelsekvaliteter ska kunna skapas med fotgängaren i fokus. Stråket som passerar över platsen är en del av det föreslagna stråket Boulevarden och kopplar till Skeppsbron. Kollektivtrafiken ska ha god framkomlighet och det ska finnas plats för huvudcykelstråk och biltrafik.

Platsen är ett viktigt komplement till omkringliggande områden som planeras för en tät och hög bebyggelse. I den fortsatta planeringen kan dock bebyggelse prövas vid platsen förutsatt att de speciella kvaliteterna och möjligheterna tas till vara.



© Jill Wallqvist



© Gehl Architects

Flexibel användning – Packhusplatsen kan användas på många sätt för både boende verksamma och besökare



© Stig-Lennart Hansson

Lyft fram historien – Emigranternas Hus är inrymt i Tullhuset



Bebyggelsetypologier med viktiga siktlinjer inlagda på kartan

BEBYGGELSE

Centralenområdet består av ett antal delområden med inbördes olika karaktär och identitet. Området bedöms i sin helhet kunna rymma cirka 2000 bostäder och 16 000 arbetsplatser. Totalt 670 000 kvm BTA kan tillkomma. Fördelningen blir 70 % verksamheter och 30% bostäder.

Bebyggelsen inom delområdena skiljer sig väsentligt genom en varierande bebyggelsetypologi.

En typ är kvartersstaden med hus i cirka sex till tio våningar. Områden med denna typologi är Stampen och Gullbergsstrand. Storleken på kvarteren varierar med större kvarter i Gullbergsstrand och mindre kvarter i Stampen.

Området norr om Centralstationen (Region City) tillför en helt ny typologi till Centralenområdet med höga torn i en ny struktur.

Ytterligare en variant är fristående solitära karaktärsstarka byggnader, som i den föreslagna strukturen för området mellan Lilla Bommen och Stora Bommen, utmed Packhuskajen.

Bebyggelsen och dess huvudsakliga innehåll beskrivs närmare i sex delområden i Centralenområdet.



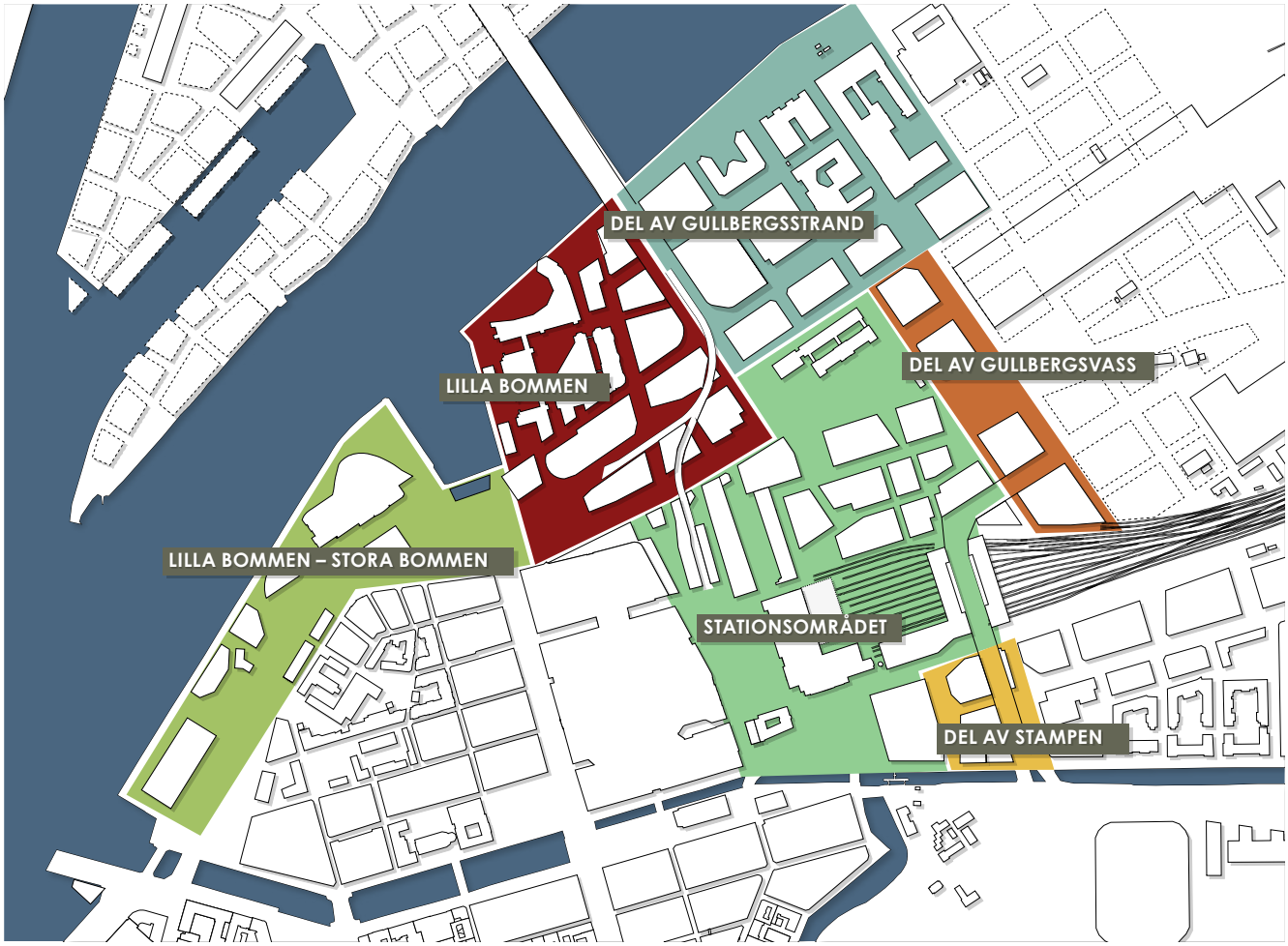
Fristående solitärer på generösa friytor på Packhuskajen.



Relativt storskalig kvartersstruktur i Gullbergsstrand.



Ny typologi norr om Centralstationen med höga torn och smala gator.



STATIONSOMRÅDET

Tät och hög ny bebyggelse med torn i upp till ca 30 våningar och smala gator i relation till byggnadshöjden. Byggnaderna ”trappar ner” mot Nordstan, Bergslagsbanans stationspark och Gullbergsvass. Stor andel handel, kontor och besöksintensiva verksamheter samt stationsfunktioner. Bör innehålla en mötesplats, förslagvis med inriktning på barn och ungdomar.

LILLA BOMMEN

Kvartersstruktur i upp till cirka 14 våningar med inslag av högre solitärer och landmärket Läppstiftet. Högre bebyggelse planeras i övrigt mot Stadstjänaregatan. I huvudsak kontor, som bör kompletteras med bostäder. Kajstråk med gästhamn och fartyg.

DEL AV GULLBERGSVASS

Kvartersstruktur i upp till tio våningar kring Kämpegatan med publika verksamheter i bottenvåning mot stråk och torg. Större andel bostäder. Bör innehålla förskola/skola. Kajstråk med fartyg.

DEL AV GULLBERGSSTRAND

Kvartersstruktur i relativt stora kvarter med högre bebyggelse mot Stadstjänaregatan. Lägre bebyggelse mot Älven i tre till sex våningar. I huvudsak kontor, som bör kompletteras med bostäder. Bör innehålla förskola/skola.

LILLA BOMMEN – STORA BOMMEN (PACKHUSKAJEN)

Karaktärsfulla byggnader, solitärer. Kajstråk med fartyg. Tillkommande byggnader som ger rumslighet åt platser. I huvudsak kultur, tjänstenäringar och andra verksamheter. Bör innehålla förskola/skola.

DEL AV STAMPEN

Bebyggelsen ansluter till omgivande typologi med en relativt hög kvartersstruktur i upp till tio våningar, lägre mot ån.



© Erik Möller Arkitekter

Gågator i handel- och kontorskvarteren nordöst om Centralen, visionsbild

STATIONSOMRÅDET

Stationsområdet är huvudentré till centrala Göteborg och präglas av Centralstationen och stationsfunktionen. Området ska utvecklas till en innerstadsmiljö med hög täthet och ett blandat innehåll. Det ska bli en stark målpunkt med nya stationsfunktioner, arbetsplatser och bostäder.

Den tillkommande bebyggelsen skall stärka och definiera de stråk och platser som finns i området genom aktiva fasader och ett blandat innehåll som samspelar med livet utanför. Bebyggelsen i stationsområdet kommer att skapa en ny siluett för staden och förändra stadsbilden. Det är viktigt att stationsområdet är allmänt tillgängligt och öppet för alla.

Området kommer att präglas av stationsfunktioner med regional tågtrafik på nya spår i Västlänken och med fortsatt nationell tågtrafik på Centralstationen.

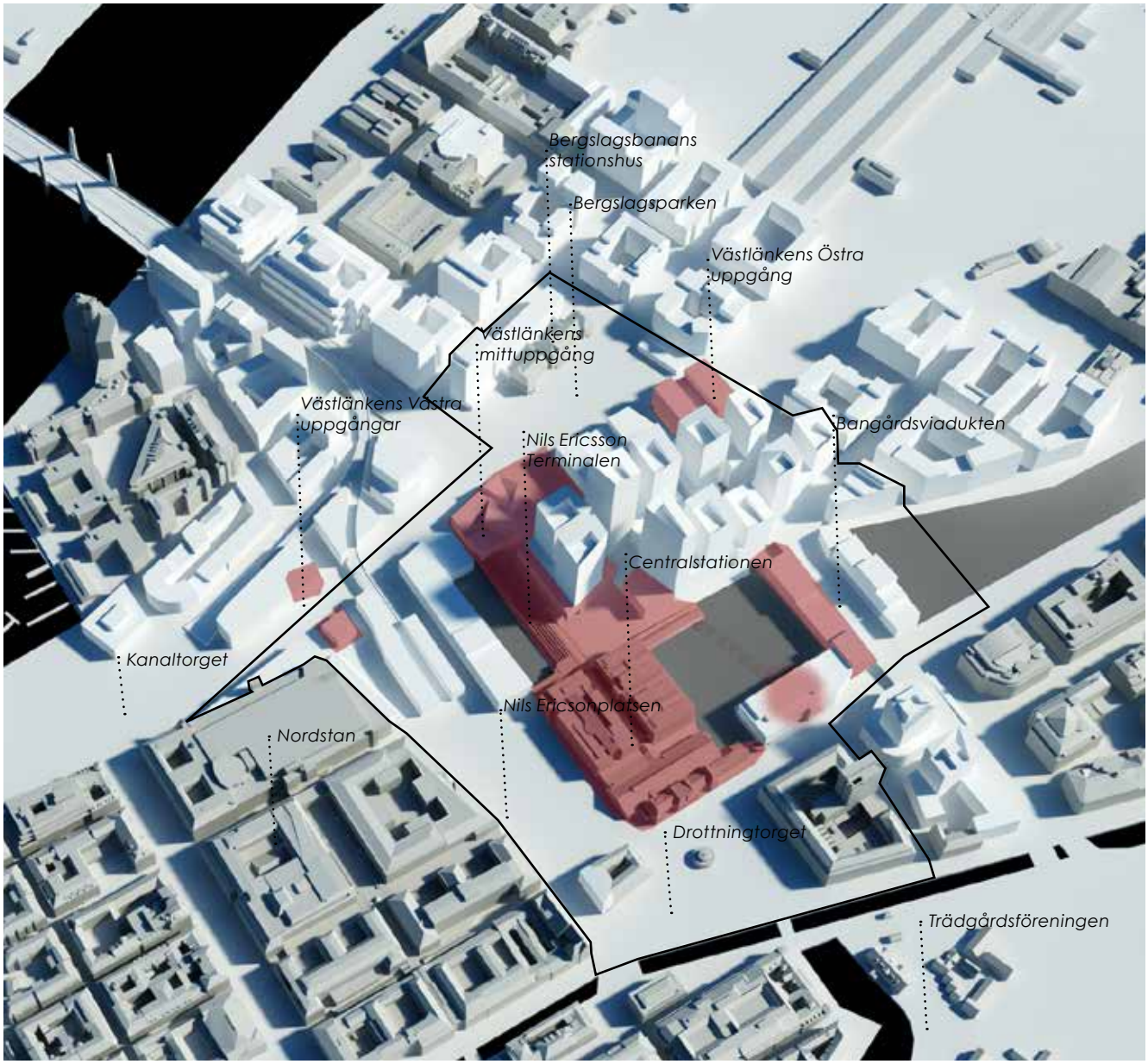
Inom stationsområdet finns äldre karaktärsfull bebyggelse som bevaras, fd Bergslagsbanans stationshus. Nordstans fasader utvecklas med fördel så att de öppnas upp mot de publika rummen och nya kopplingar genom Nordstan kan skapas. Norr om Nils Ericsonplatsen, öster om Nordstan kommer kollektivtrafikramperna från Hisingsbron att landa och ambitionen är att dessa ska omslutas av lägre bebyggelse i två-fem våningar.

STATIONSBEBYGGELSE

Till de nya spåren i Västlänkens tågtunnel planeras tre entrépunkter som blir viktiga målpunkter. I byggnaden på mittuppgången från Västlänken planeras förutom stationsfunktioner även en mötesplats, som gärna får ha en inriktning mot kultur och barn och ungdomar. Den föreslås även få en lägre skala motsvarande cirka tre våningar och en karaktärsfull gestaltning. Detaljplanearbete pågår i denna del.



Del av Centralstationen



Modellbild över stationsområdet som visar en möjlig utbredning av den framtida stationen.

Stationen öppnar sig mot norr och öster mot kommande utvecklingsområden. En möjlig utveckling på längre sikt är att bebyggelse i anknytning till bangårdsförbindelsen som kopplar ihop perrongområdet och stationen med staden österut.

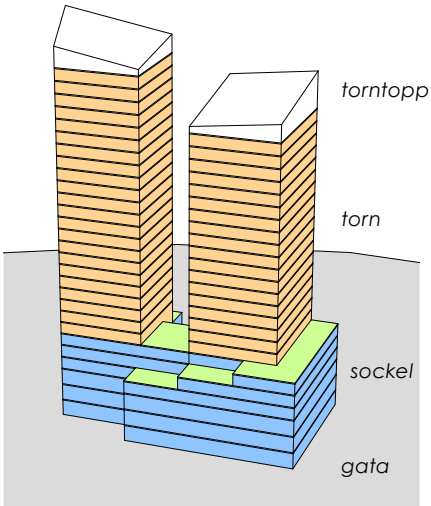
NY BEBYGGELSETYPOLOGI

Inom stationsområdet planeras ny bebyggelse i form av nya kvarter öster om Nils Ericson-terminalen (RegionCity). De tillkommande kvarteren har en ny typologi och utgörs av hög bebyggelse, med nedre byggnadsvolymer som blir en slags socklar på upp till cirka fem våningar och ovanpå, eller i anslutning till dom, torn upp till cirka 30 våningar. Kvarteren får en mycket hög täthet med ett blandat innehåll med tyngdpunkt på kontor, handel och besöks- och/eller personalintensiva verksamheter. En viss del bostäder planeras även. En första etapp studeras i ett pågående detaljplanearbete.

Föreslagen planstruktur syftar till att möjliggöra både en hög tät bebyggelse och attraktiva stråk och platser i ögonhöjd.

Avvägningar gentemot bland annat stadskärnans kulturmiljövärden i mötet mellan de nya planerade kvarteren och den befintliga staden, solförhållanden och vindar med anledning av bebyggelsestrukturen och annan påverkan på vistelsekvaliteterna på kringliggande platser behöver studeras vidare i planeringen.

Den höga bebyggelsen föreslås trappa ner i våningsantal och möta omgivande kvartersbebyggelse med cirka fem till sex våningar höga hus.



Ny bebyggelsetypologi, torn på sockel



BEBYGGELSE VID HISINGSBRONS RAMPER

Norr om Nils Ericsonplatsen, öster om Nordstan, kommer kollektivtrafikramperna från Hisingsbron att landa. Ambitionen är att dessa ska omslutas av lägre bebyggelse i två till fem våningar. Bebyggelsen ska ge en rumslig avgränsning till Nils Ericsonplatsen och kan innehålla handel, cykelparkering och annan service.

NILS ERICSONTERMINALEN

Bussterminalen är en viktig del av Centralenområdets roll som knutpunkt. På längre sikt kan dock Nils Ericsonterminalen förändras, även om bussterminalsfunktionen finns kvar i Centralenområdet. Det är framför allt bussuppställningsytan som kan komma att helt eller delvis bebyggas med syftet att förtäta området med fler arbetsplatser och eventuellt bostäder. En integrerad, förändrad eller omlokaliserad bussterminalsfunktion kan då bli aktuell. Hur en integrerad lösning med en byggnad på platsen skulle kunna utformas behöver studeras vidare. Likaså en eventuell alternativ lokalisering av bussterminalsfunktionen på bangårdsförbindelsen.

REGIONENS HUS

Fd Bergslagsbanans stationshus är en kulturhistoriskt viktig byggnad som berättar om områdets järnvägshistoria. Byggnaden utvecklas med en tillbyggnad mot norr och blir Västra Götalandsregionens nya huvudkontor, Regionens hus. Tillbyggnaden har en högre del på 14 våningar mot Stadstjänaregatan.

NORDSTAN

För att möta den framtida utvecklingen av stationsområdet med nya uppgångar från Västlänken planeras befintlig bebyggelse norr om och i nordöstra delen av Nordstan att utvecklas så att den möter det nya stationsområdet på ett bra sätt. Det som idag är en baksida kommer att bli en aktiv framsida och viktig entré till staden. Befintlig bebyggelse kan anpassas efter de nya förutsättningarna och ny tillkommande bebyggelse tillkomma som ramar in Boulevarden och möter Kanaltorget. Bebyggelsen ramar också in stråket mot älven från Nils Ericsonplatsen. Höjden på bebyggelsen föreslås ansluta till Nordstans och den centrala innerstadens skala. Detta område studeras vidare inom ett nyligen påbörjat arbete med detaljplan.



Flygfoto på Nils Ericsonterminalen och ytorna kring denna, stora asfaltsytor för trafiklösningar, otrygga under kvällar.



Illustration på nya Regionens hus med fd Bergslagsbanans stationshus i fronten

© White



FAKTA OM DELOMRÅDET

→ Cirka 260 000 kvm BTA bedöms kunna tillkomma, med fördelningen 75% verksamheter och 25% bostäder.

→ Cirka 650 bostäder.

→ Cirka 6500 arbetsplatser.

EXEMPEL PÅ FORTSATTA STUDIER

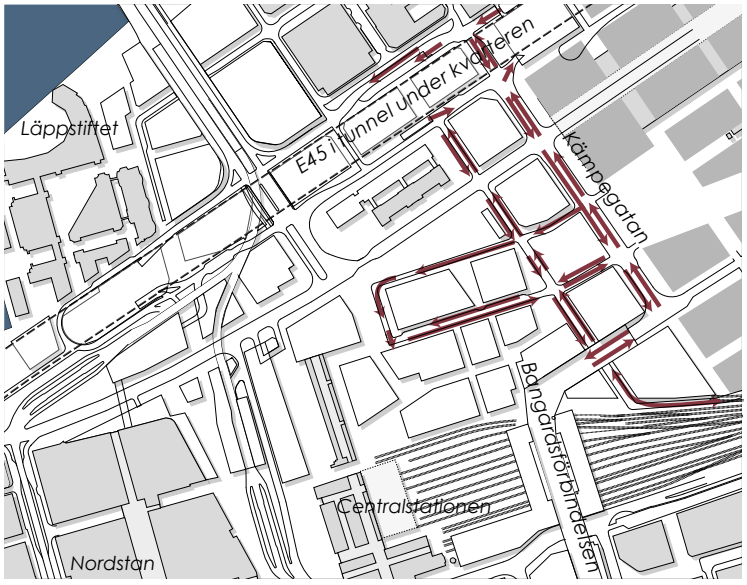
→ Bangårdsförbindelsens koppling till stationsområdet

→ Ett stråk i Hisingsbrons förlängning söderut över perrongområdet bör undersökas i det fortsatta arbetet

→ Mötet mellan ny föreslagen bebyggelsen och befintlig stad

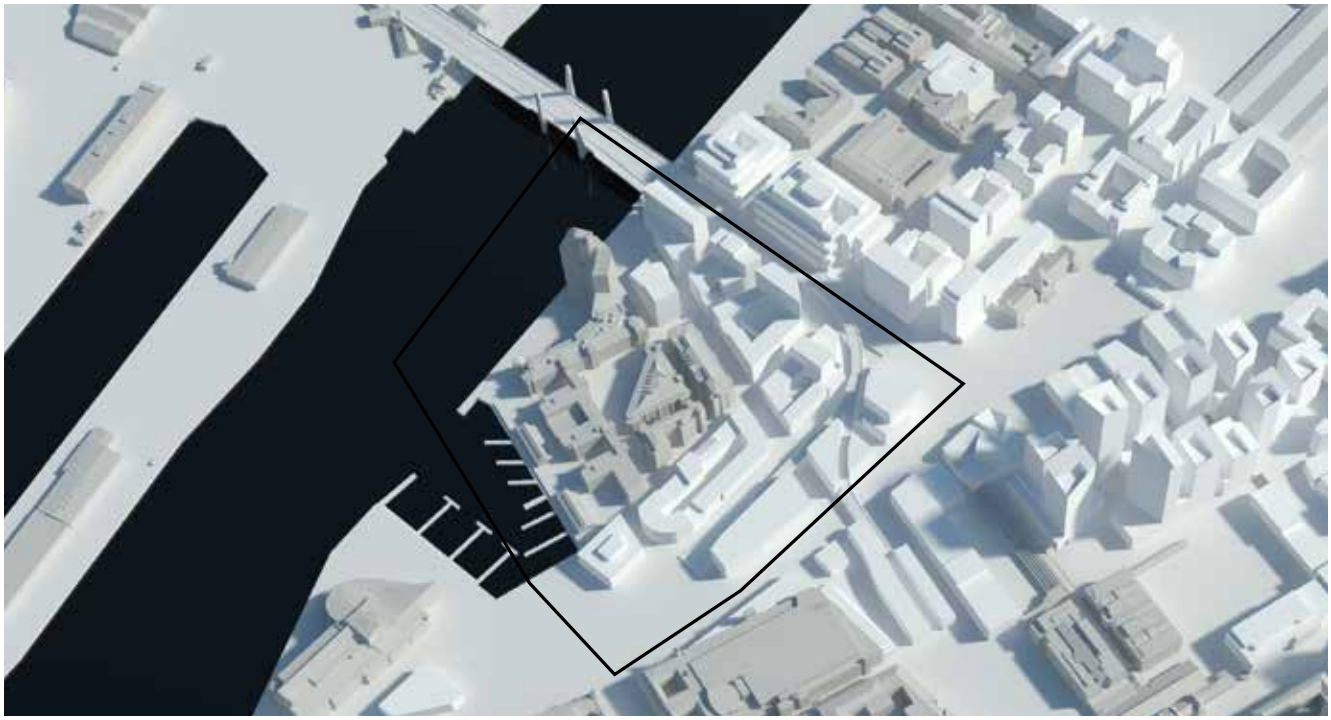
→ Bebyggelse utmed kollektivtrafikramperna

→ Bussterminalens funktioner, läge och lösning i området



ANGÖRING TILL STATIONEN

Den huvudsakliga angöringen till stationen kommer i framtiden att ske från nordost via Kämpegatan. Angöring för personbil och taxi i nära anslutning till E45 Götaleden och Bangårdsförbindelsen. Parkeringsfunktion för stationsändamål och angöring till stationen skall ordnas i garage för en tillgänglig station. För cyklister ska parkering upplevas som smidig, nära och bekväm.



Modellbild mot norr med ny bebyggelse som ljusa volymer

LILLA BOMMEN

Med den föreslagna planstrukturen kopplas Lilla Bommen samman med Nordstan, stationsområdet och Stadstjänaregatan/Hisingsbron. Landmärket "Läppstiftet" bidrar till områdets identitet.

Hamnverksamheten, åttiotalets avtryck i bebyggelsen och den föreslagna utvecklingen av området i olika etapper ger en mix av gammalt och nytt. Den komplexa bebyggelsestrukturen som området har idag består, och beror bland annat på konstruktioner för trafik. Götaleden i tunnel och tråg, Västlänkens tågtunnel, Hisingsbron samt Hisingsbrons kollektivtrafikramp, påverkar bebyggelsens placering och stadsrummen i området.

Hamnen rymmer en gästhamn och har en lång kontinuitet som hamnanläggning i Göteborg. De två magasinsbyggnaderna minner om detta. Vid Lilla Bommens torg finns segelfartyget Barken Viking från 1906, idag med ett hotell och en restaurang.

Området kan kompletteras med inslag av bostäder, mötesplatser och stråk som kopplar samman området omgivande stad. Bebyggelsen kan bli högre, cirka 12 till 14 våningar, mot Hisingsbron och Stadstjänaregatan, och bör i övrigt hålla en något lägre skala som ansluter till Nordstans skala. Skalan föreslås även fortsatt hållas lägre närmast kajstråket.

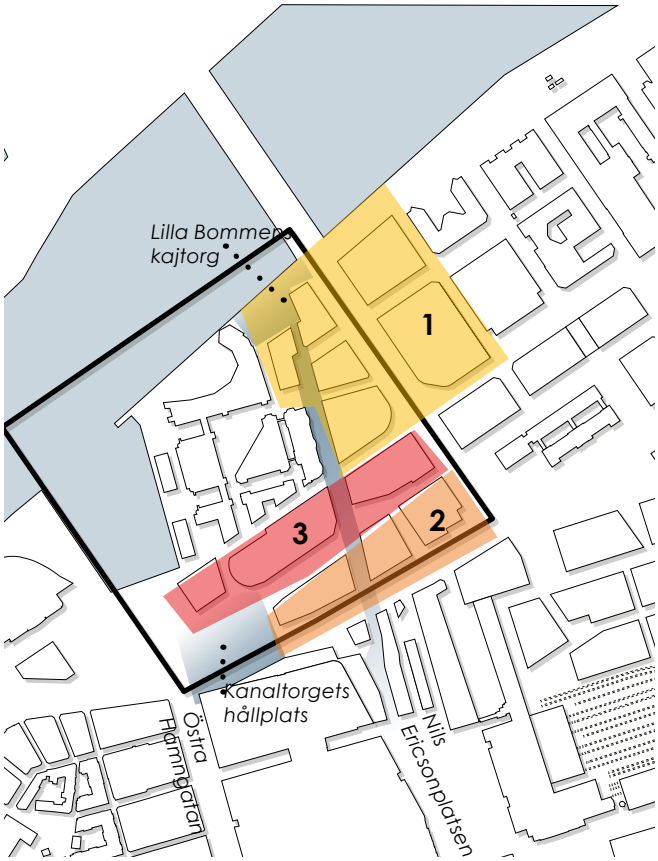
Områdets utveckling kan delas in i tre delar.

→ fyra kvarter mellan Hisingsbron och Stadstjänaregatan och dagens Lilla Bommen-område. Kvarteren mot bron ska ha entréer mot Stadstjänaregtan och stråken inom området. Kopplingar mellan Lilla Bommen-området och Hisingsbron vidare över älven skapas. Detaljplanen är antagen, men överklagad (nr 1 på kartan till vänster)

→ kvarter mellan Södra Sjöfarten och Boulevarden (Kanaltorgsgatan) som delar gaturum med bland annat Regionens hus och stationsområdets nya huvudentré mot norr, studeras i nyligen påbörjat detaljplanearbete. Bör inrymma ett cykelparkeringshus (nr 2 på kartan till vänster).

→ kvarter ovanpå Götaleden/Götatunneln som har studerats endast översiktligt (nr 3 på kartan till vänster).





Kartan ovan visar de tre delarna i Lilla bommen-områdets utveckling. Den första omfattas av detaljplan för ny bro över Göta Älv (Hisingsbron), antagen, men överklagad, den andra omfattas av nyligen påbörjat detaljplanearbete och den tredje är endast översiktligt studerad.

FAKTA OM DELOMRÅDET

→ Cirka 110 000 kvm BTA bedöms kunna tillkomma, med fördelningen 80% verksamheter och 20% bostäder.

→ Cirka 200 bostäder.

→ Cirka 3000 arbetsplatser.

EXEMPEL PÅ FORTSATTA STUDIER

→ Förutsättningar för bebyggelse ovanpå Götatunneln/ Götaleden.

→ Angöring till parkeringshuset i Nordstan

→ Eventuell koppling mellan stråket Nordstan-Klädpressaregatan fram till Lilla Bommen.

→ Bebyggelsen utmed kollektivtrafikrampen från Hisingsbron och innehåll i denna bebyggelse.

→ Utformning, placering och genomförande av ett cykelparkeringshus.

ÖVERDÄCKNING AV GÖTALEDEN

De konstruktiva förutsättningarna för att bygga över denna del av Götaleden/ Götatunneln har studerats översiktligt. Förutsättningarna varierar inom området. En preliminär bedömning är att eventuell bebyggelse behöver spänna över Götaleden, både där den går i tunnel och i tråg. De tunneltekniska förutsättningarna kopplade till möjligheten att däcka över behöver studeras vidare.

Kartan intill visar hur förutsättningarna för grundläggning varierar.

A. Götatunneln. Högre bebyggelse möjlig
B. Tråg. Bebyggelse begränsas av av- och påfartsamper.

C. Stödmur. Befintliga stöd och planerade broar påverkar möjligheterna för ny bebyggelse.





© EGA

Illustration av kvarter vid korsningen Stadstjänaregatan och Norra Sjöfarten

DEL AV GULLBERGSSTRAND

Området vidareutvecklas och kan framöver bli en integrerad del av den täta innerstaden i Centralenområdet/Gullbergsvass. Området ska även fortsättningsvis ha en tydlig kvartersstruktur. Nedsänkning av Götaleden i tunnel gör det möjligt att bygga kvarter och gatunät som kopplar samman dagens Gullbergsstrand med stationsområdet och omgivande stad. Detaljplanearbete pågår i denna del. Mot Stadstjänaregatan och Hisingsbron planeras nya kvarter med aktiva bottenvåningar och entréer mot omgivande gator. Utifrån ambitionen att utveckla blandstad, blir det särskilt viktigt att inrymma bostäder i området. Inom Gullbergsstrand bör även en förskola/skola prövas. I området finns idag i huvudsak kontor, småindustri och viss handel. Här finns regionala/nationella etableringar såsom Havs- och vattenmyndigheten och konsulat. Kulturhistoriskt värdefulla byggnader ur både arkitekturhistoriskt och industrihistorisk synpunkt, som exempelvis Pagoden, ger området karaktär och historisk kontinuitet. Utmed kajen finns förtöjnings- och kajplatser med verksamheter, bland annat ett fartygshotell. På kajstråket, i fonden på stråket Kämpegatan, kan en målpunkt i ett fartyg eller en mindre eventuellt temporär byggnad bli en målpunkt som ger liv åt den föreslagna kajparken och kajstråket.

Området rymmer möjligheter till ytterligare förtätning med blandstad och aktiva bottenvåningar. Förtätningen bör ske inom befintlig kvartersstruktur och skala utifrån ambitionen om en tät och finmaskig stadsstruktur och blandstad.



En mötesplats i området

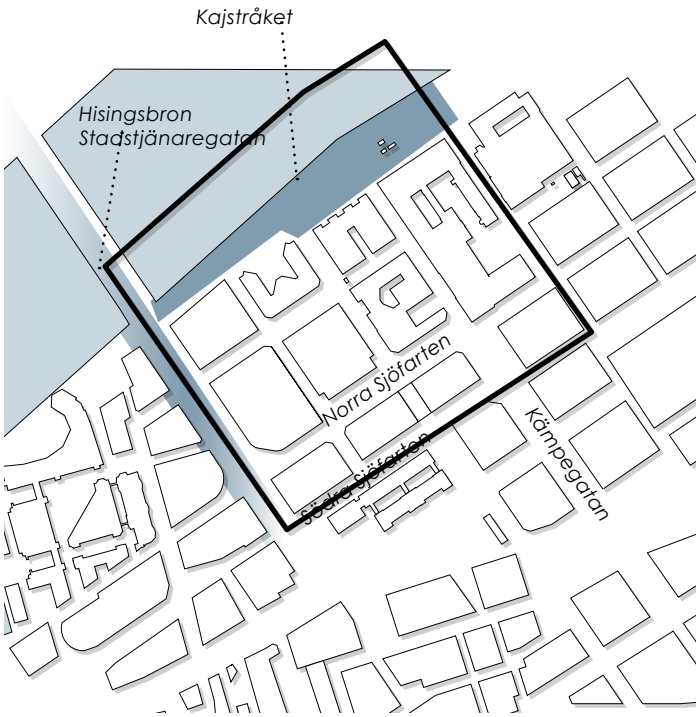


Pagoden



© Tengbom

Illustration på gata och bebyggelse på en överdäckad E45 (Götaleden)och ramp till leden.



Karta över del av Gullbergsstrand

FAKTA OM DELOMRÅDET

→ Cirka 190 000 kvm BTA bedöms kunna tillkomma, med fördelningen 70% verksamheter och 30% bostäder.

→ Cirka 580 bostäder.

→ Cirka 4500 arbetsplatser.

→ En förskola/skola bör prövas.

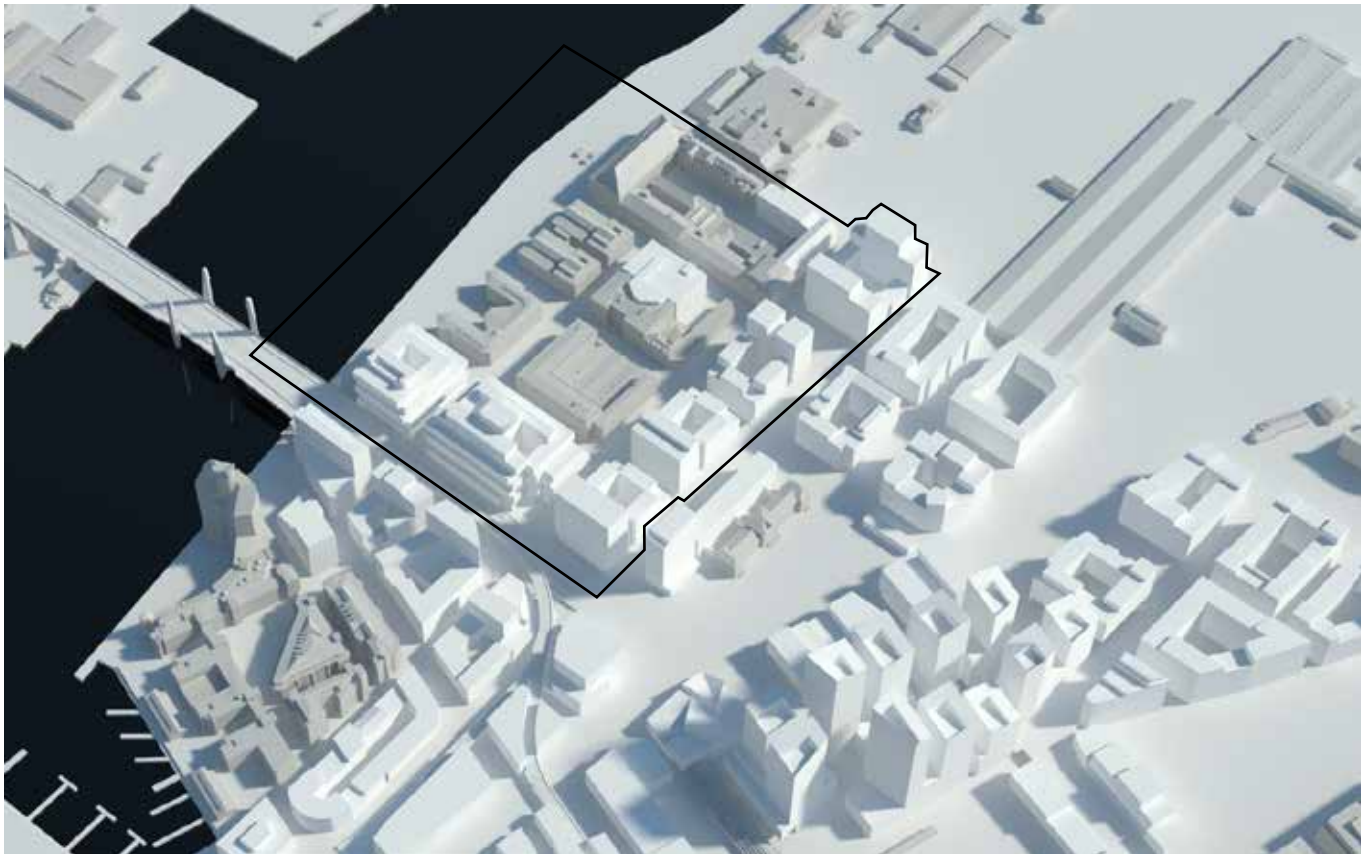
EXEMPEL PÅ FORTSATTA STUDIER

→ Parken på kajstråket vid Kämpegatan och en eventuell mötesplats vid parken.

→ Omvandlingen av kajstråket till ett rekreativt stråk inklusive avveckling av parkeringsytor på kajen.

→ Verksamheter i kajstråket/vattenområdet.

→ Aktiva bottenvåningar och grönska utifrån de utmaningar som överdäckningen för med sig.


Modellbild mot norr med ny bebyggelse som ljusa volymer.



Visionsbild på utvecklingen av Gullbergsvass, med Skansen Lejonet i fonden

DEL AV GULLBERGSVASS

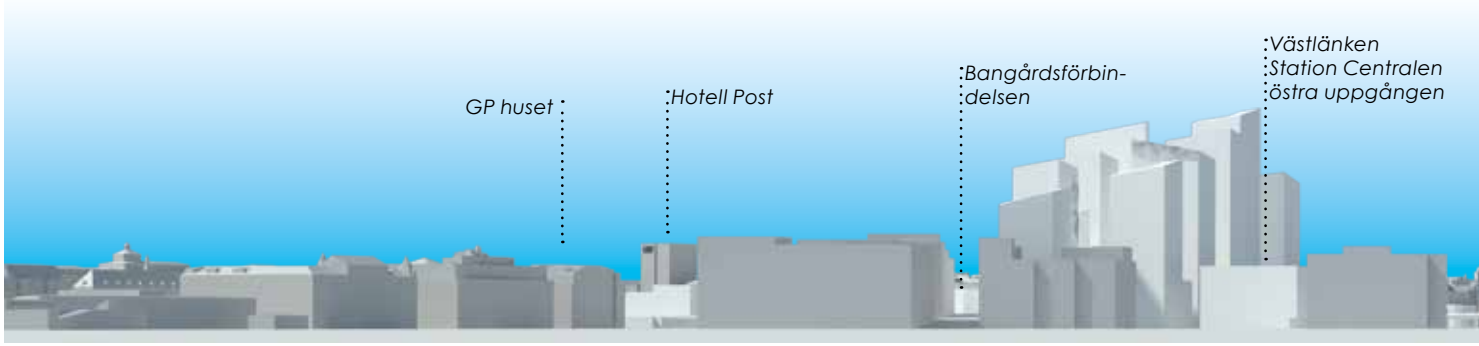
Här möts Centralenområdet och Gullbergsvass. Området är en viktig entré både till Centralenområdet och Gullbergsvass.

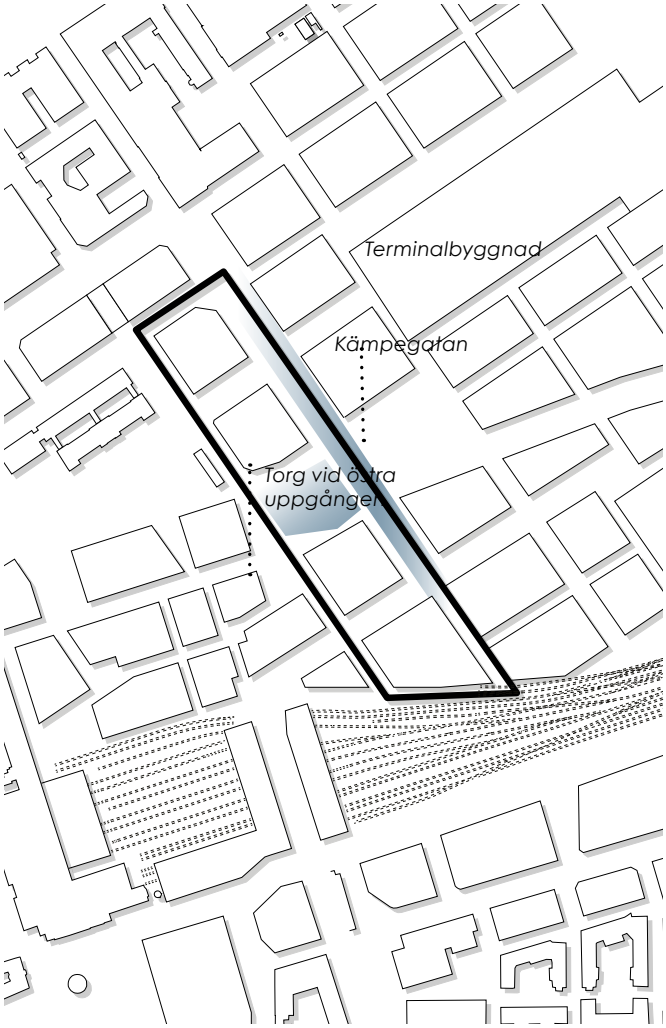
En förstudie som sammanställer förutsättningar och visar möjliga inriktningar för det fortsatta arbetet med hela Gullbergsvass utveckling togs fram under våren 2015. Fortsatt arbete får visa en lämplig struktur för utvecklingen av Gullbergsvass. Arbetet med ett stadsutvecklingsprogram för området avses påbörjas under 2017. Utbyggnaden kommer att ske i etapper under flera decennier med en första etapp om cirka fem till tio år. Platsskapande aktiviteter och temporära åtgärder planeras genomföras innan dess och under hela utvecklingsprocessen, exempelvis i hela eller del av terminalbyggnaden i Gullbergsvass.

Inom Centralenområdet föreslås området få ett variationsrikt och grönt intryck med mer traditionell kvartersstruktur, dock i något högre skala, uppemot 10 våningar. Kvarteren bör få ett större bostadsinnehåll än andra delar av Centralenområdet och publika verksamheter i bottenvåningarna. Inom området bör ett eller två parkeringshus/mobilitetshus skapas. Parkeringsanläggningen/-arna bör utgöra en del av ett kvarter, med aktiva bottenvåningar mot kringliggande gator.

Gatorna kring kvarteren bedöms på sikt få stora flöden med all slags trafik. Generösa ytor närmast fasaderna, särskilt på den västra sidan, kan användas för små gröna platser, uteserveringar, mm och fotgängare utmed Kämpegatan. Kvarteren ramar in ett torg vid östra entrén till stationsområdet. På Kämpegatans andra sida, mittemot torget blir en park ett viktigt grönt inslag i Centralenområdet, både för boende, verksamma och besökare.

I området bör en förskola/skola prövas.





Karta över del av Gullbergsvass

FAKTA OM DELOMRÅDET

→ Cirka 80 000 kvm BTA bedöms kunna tillkomma med fördelningen 40 % verksamheter och 60% bostäder.

→ Cirka 400 bostäder.

→ Cirka 1300 arbetsplatser.

→ Förskola/skola bör prövas.

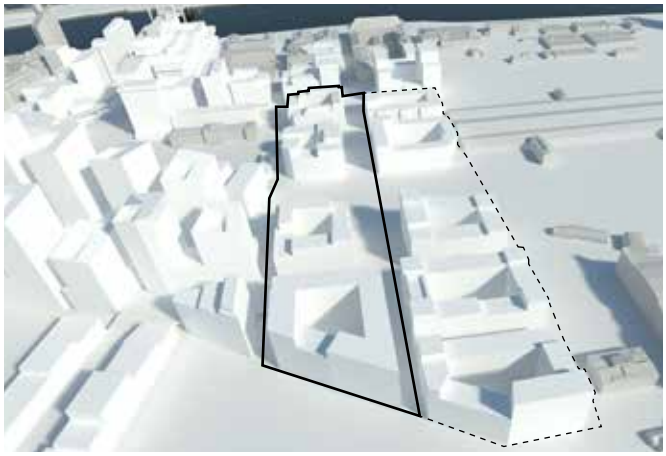
→ En till två parkeringsanläggningar/mobilitetshus prövas.

EXEMPEL PÅ FORTSATTA STUDIER

→ Temporära aktivteter under områdets etappvisa utbyggnad som bidrar till platsbyggande

→ Stadsutvecklingen i Gullbergsvass, bland annat stråk och bebyggelsestruktur

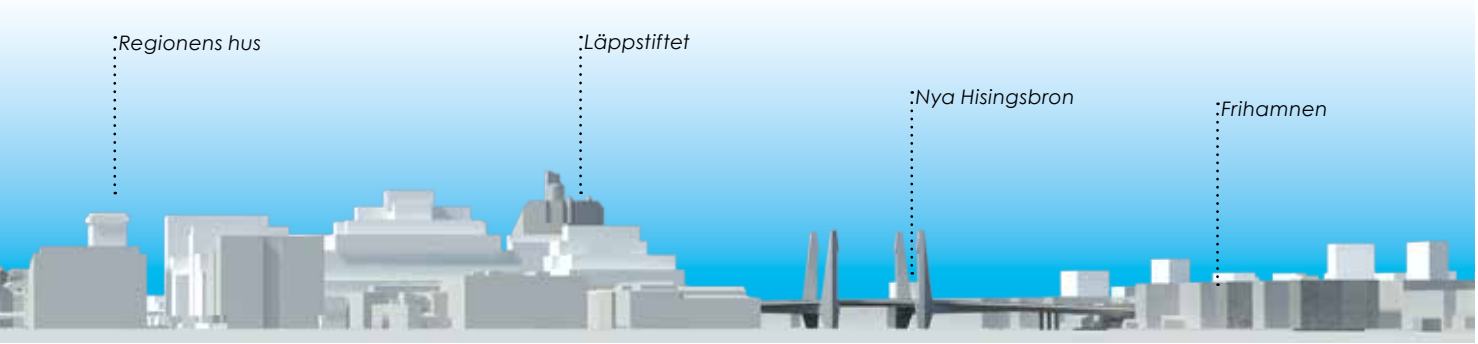
→ Parkeringshus som mötesplats/mobilitetshus



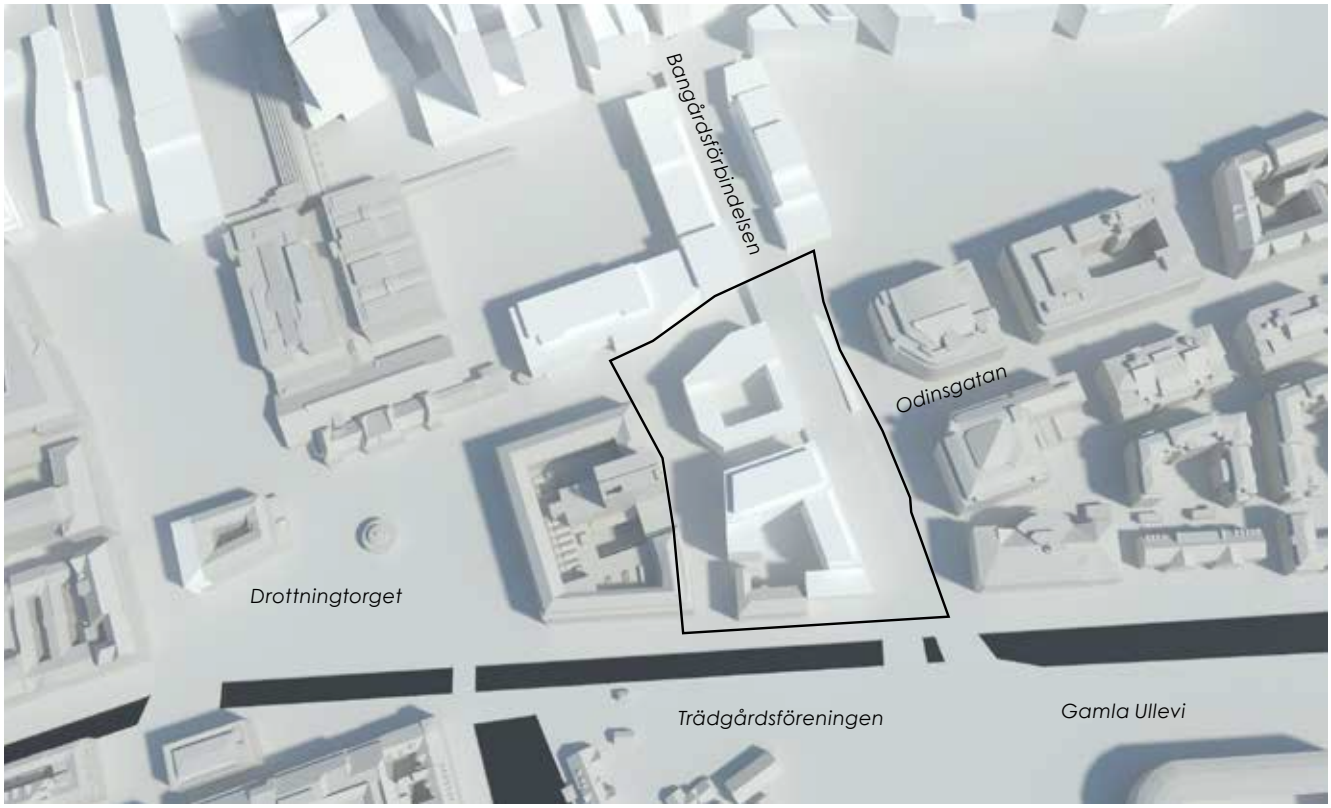
Modellbild över området kring Kämpegatan, en del av Gullbergsvass. Streckat område ingår i arbetet med Älvstadsprojektet Gullbergsvass



Klusterstaden, en av tre strukturer i förstudien för Gullbergsvass



Modellbild Kämpegatan mot väster, från Bangården till Älven



Flygvy mot norr med ny bebyggelse som ljusa volymer

DEL AV STAMPEN

I korsningspunkten mellan Stampen, Stationsområdet, Trädgårdsföreningen, Ulleviområdet och Fattighusån ligger Polhemsplatsen och Åkareplatsen. Här föreslås kvarter intill den planerade Bangårdsviadukten på mellan 6 och 10 våningar. Bebyggelsen föreslås vara lägre mot söder för att möta Fattighusån och Trädgårdsföreningens grönska. Kvarteren föreslås få ett stort innehåll med bostäder, men kan även rymma kontor och andra verksamheter.

I dagsläget används området för trafikinfrastruktur som skapar barriärer mellan angränsande områden. Det är idag svårt att röra sig och orientera sig på platsen som cyklist och fotgängare.

Även i framtiden kommer trafikanläggningar att påverka utvecklingen. Spårväg och Bangårdsförbindelsen är strukturer som ger förutsättningar för hur platsen kan organiseras.

Ett av alternativen till utvecklingen av spårväg är att anlägga spår i Parkgatan. Nya spår planeras även i samband med den nya Hisingsbron. Dessa kopplas från Nils Ericsonplatsen till snabbspåret mot Angered. Spåret kommer då att gå norr om Posthotellet och koppla till de föreslagna spåren i Parkgatan nordväst om GP-huset. En ny buss och spårvagnshållplats planeras inom området öster om bangårdsförbindelsen.

De föreslagna spårvagnsspåren medför troligen att det fd Västgötabanans stationshus behöver rivas alternativt flyttas. Byggnaden som omfattas av riksintresse för kulturmiljövård påminner om områdets järnvägshistoria.



Fattighusån med Posthuset/Posthotell till vänster och Trädgårdsföreningen till höger



Åkareplatsen, hotell Post och det sk löparhuset, ytkrävande trafiklösningar med barriärer och omvägar för fotgängare och cykeltrafik



FAKTA OM DELOMRÅDET

→ Cirka 30 000 kvm BTA bedöms kunna tillkomma med fördelningen 40 % verksamheter och 60% bostäder

→ Cirka 180 bostäder

→ Cirka 400 arbetsplatser

EXEMPEL PÅ FORTSATTA STUDIER

→ Spårvägsdragningarna genom området och hållplats vid Polhemsplatsen.

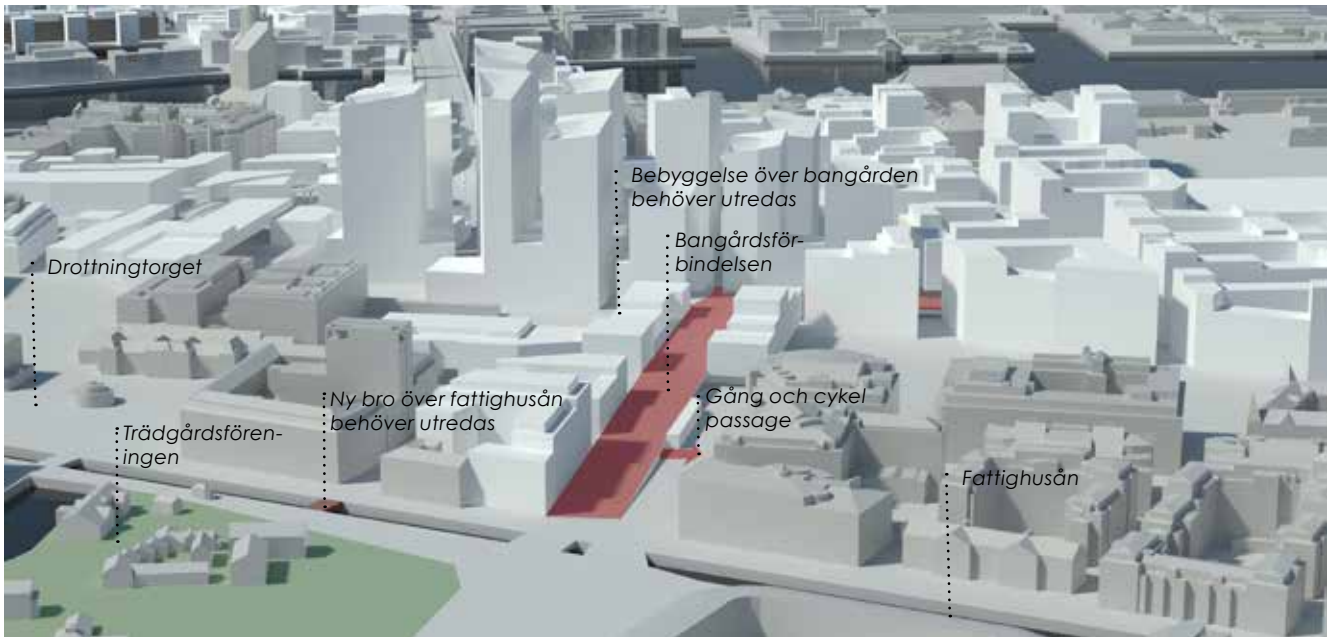
→ Kvarterens skala och utformning.

→ Bangårdsviaduktens mer precisa läge.

→ Bro över Fattighushusån och miljön utmed Fattighusån.

→ Koppling till stråket över säckbangården genom stationsområdet till Stadstjänaregatan.

→ Den äldre bebyggelsens värde och ev bevarande.



BANGÅRDSFÖRBINDELSEN

Bangårdsförbindelsen är en bro för fotgängare, cykel, bil och busstrafik över bangården. Den bärande idén är att den skall avlasta trafiken från Nils Ericsongatan och Nils Ericsonplatsen från biltrafik samtidigt som den skapar en ny koppling över bangårdsområdet mellan Gullbergsvass och södra centrum.

Med planering för ett bra samspel mellan bebyggelse och Bangårdsviadukten kan sträckan som upplevs som bro förkortas och Bangårdsförbindelsen delvis bli en gata i staden. Bangårdsförbindelsen blir en viktig gång- och cykelkoppling och upplevelsen av miljön i ögonhöjd bör vara en utgångspunkt för utformningen.

Förbindelsens exakta läge behöver studeras utifrån möjligheterna att bygga kvarter utmed dess ramper.

TEMPORÄR BUSSTERMINAL

Under byggtiden för Västlänkens tågtunnel vid Centralstationen behöver delar av Nils Ericsonterminalen tas ner och bussterminalens kapacitet minskar. För att kompensera för detta planeras en tillfällig bussterminal på Åkareplatsen/Polhemsplatsen. Den beräknas vara i bruk från cirka år 2017 till 2024 då mittuppgången till Västlänken börjar trafikeras som en säckstation.


© White

Stadsfronten mellan Lilla Bommen och Stora Bommen

LILLA BOMMEN-STORA BOMMEN

Området erbjuder en nära kontakt med vatten, attraktivt både för rekreation och vila, för invånare och besökare. Identiteten präglas av karaktärsfulla solitära byggnader på kajområdet och stadskärnans bebyggelse på Kvarnbergets kant. Denna karaktär föreslås även fortsättningsvis prägla området.

Området har stora potentialer med utblickar från den historiska innerstaden mot och över vattnet och vice versa. Attraktiva målpunkter kan utvecklas utifrån det historiska perspektivet, fästningsstaden, emigranthistorien, hamnverksamheten, sjöfarten och rederinäringen.

Området har tre delar med olika förutsättningar för ny bebyggelse:

→ Operan omges av öppna ytor som knyter an till älven, gästhamnen och Kanaltorget. Detaljplan för en tillbyggnad har godkänts, men ännu inte antagits. Ny bebyggelse föreslås även vid Kanaltorget. En förbindelse med Frihamnen studeras vid kajspetsen.

→ Nedanför Kvarnberget vid Packhuskajen föreslås att ny bebyggelse kan prövas för kontor och bostäder. Kopplingar mellan kajen och utsiktsplatserna på Kvarnberget ska utvecklas. Bergrummen inne i Kvarnberget skulle ev kunna få ny användning för parkering och angöring.

→ Packhusplatsen omges av befintlig bebyggelse från olika tidsepoker. Byggnaderna och platserna har betydande kulturmiljövärde. Platsen föreslås bli en flexibel plats för vardag och fest. Möjligheterna för eventuell bebyggelse vid platsen behöver studeras närmare.

Förskola/skola bör prövas i området.

Ny bebyggelse anpassas till Västlänken som går under mark längs Kvarnberget samt fornlämningarna med fästningsstråket under mark.

Packhuskajen med utblickar mot älven och minnen av hamnverksamhet har potential att utvecklas till ett attraktivt område både på land och i vattnet. Kajen är i dåligt skick och måste rustas upp.

Genom området passerar trafikstråk med kollektivtrafik, bil och cykel som en del av boulevarden med koppling till Skeppsbron i söder. Skeppsbron planeras bli ett levande kajstråk med caféer, restauranger och en park med bad vid kajen. Ett resecentrum har nyligen öppnats. En förbindelse över älven till Frihamnen studeras vid kajspetsen vid Operan.

En vidareutveckling av inriktningen för området behöver göras. I samband med detta bör även relationen till det program för detaljplaner för Södra Älvstranden, delen Rosenlund – Lilla Bommen, som antogs av kommunfullmäktige i maj 2007, hanteras.


© White

Kajstråket med fartygsmuseum


© Tengbom

Förslag till tillbyggnad till Göteborgsoperan, illustration



Ståtliga f d rederikontor ramar in Packhusplatsen

© White



© White

Karta över utvecklingszoner: 1. Runt Operan, 2. Mellan Kvarnberget, och kajen, 3. Historiska miljön runt Packhusplatsen

FAKTA OM DELOMRÅDET

→ Omfattning på ytor behöver studeras vidare.

→ En förskola/skola bör prövas.

EXEMPEL PÅ FORTSATTA STUDIER

→ Vidareutveckling av inriktningen för bebyggelse, platser och stråk.

→ Bebyggelsens utformning med hänsyn till fornminnet befästningsstråket under jord.

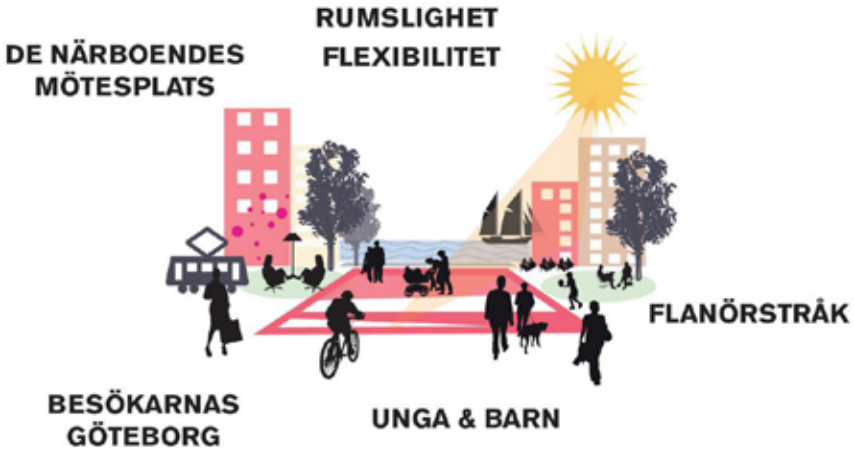
→ Effektivisering av trafikytorna.

→ Parkering, inklusive studier av möjligheterna att inrymma parkering i befintligt bergrum och mellan Västlänkens tågtunnel och marknivån.

→ Behov av anpassad grundläggning ovanpå Västlänkens tågtunnel.



Modellbild mot nordost med alternativ till föreslagen bebyggelse som ljusa volymer



© White

Illustration på nyckelbegrepp i utvecklingen av Packhuskajen


LEE
ZAXIS
470LCH



GENOM-FÖRANDE

Centralenområdet kännetecknas av stora, komplexa och investeringstunga stadsbyggnadsprojekt med många inblandade aktörer. Utbyggnaden kommer att genomföras i flera etapper över en lång tidsperiod – 15-20 år eller mer – och innebära stor påverkan på det dagliga livet för göteborgarna. Vissa frågor rör flera detaljplaner, samtidigt som andra åtgärder ligger mellan planområdena. Det krävs samordning och god organisation för att hålla samman och genomföra stadsutvecklingen i rätt kurs mot Vision Älvstaden.

© fotologic/Jon Nicholls



VOLYM OCH INNEHÅLL

Inom Centralenområdet som helhet bedöms cirka 2000 bostäder och 16000 arbetsplatser kunna utvecklas fram till 2035. Detta baserar sig på en uppskattad potential tillkommande exploatering motsvarande ca 670 000 kvm BTA.

BOSTÄDER OCH KONTOR

Bebyggelsen i Centralenområdet domineras idag i stor utsträckning av kontor och resenärsfunktioner. Det finns ca 7000 arbetsplatser inom området medan bostäder saknas. För etableringen av nya kontorslokaler har Centralenområdet en strategisk roll i hela Göteborgsregionens utveckling. Med en placering av kontor här stärks regionens konkurrenskraft och arbetsmarknadsregionen Göteborg kan växa. Även den tillkommande exploateringen kommer därför att utgöras av en stor andel kontor.

För att uppnå de kvaliteter som en blandning av funktioner ger, är det viktigt att säkerställa att också nya bostäder byggs inom området. Planeringsinriktningen är därför att minst 30 % av tillkommande exploatering ska vara bostäder. Det finns i Centralenområdet en möjlighet att skapa en för Göteborg ny typ av bostäder i en utpräglad innerstadsmiljö. En god blandning av lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer ska eftersträvas liksom att behovet av trygghetsbostäder och bostäder med särskild service (BMSS) ska tillgodoses.

SERVICE & MÖTESPLATSER

Behovet av offentlig service som skapas genom nytillskottet av bostäder och arbetsplatser i Centralenområdet ska tillgodoses inom området i så stor utsträckning som möjligt. De nya bostäderna innebär att i storleksordningen 15-18 förskoleavdelningar samt en F-3 skola bör rymmas inom området som helhet eller i dess direkta anslutning. Konkurrens om marken, och utmanande byggförutsättningar, innebär att det inte kommer att vara möjligt att leva upp till målet om 35 kvm friyta/barn inom Centralenområdet. Detta ställer krav på nya och innovativa lösningar för att säkerställa att goda miljöer för barn kan skapas i denna täta innerstadsmiljö.

Utvecklingen närmast Centralstationen innebär att utbudet av resenärsfunktioner ökar. Ytterligare stationsnära verksamheter kommer att skapas och bidra till att stationens attraktivitet. Det unika läget i staden är en resurs för hela staden och ska också utnyttjas för att skapa nya mötesplatser. Särskilt önskvärt är att etablera en plats där barn och unga från hela staden kan träffas. Inslag av kultur bör också eftersträvas. Området närmast den nya stationen för Västlänken utgör en stor potential för detta.

HANDEL

Centrala Göteborg är regionens starkaste handelsplats och kommer att vara det även i framtiden. För att behålla denna position i Storgöteborg är bedömningen att nya handelsytor också behöver tillskapas i takt med att marknaden växer. Restaurangtjänster, som blir en allt viktigare del av konsumtionen, har en stor potential och kommer också att utgöra en mer central del av innerstadens utbud. Ett nytillskott av handelsyta skulle stärka stadskärnans position som en regional handelsdestination.

Idag har innerstaden med Nordstan en dominerande ställning vad gäller sällanköpshandel. Med den planerade

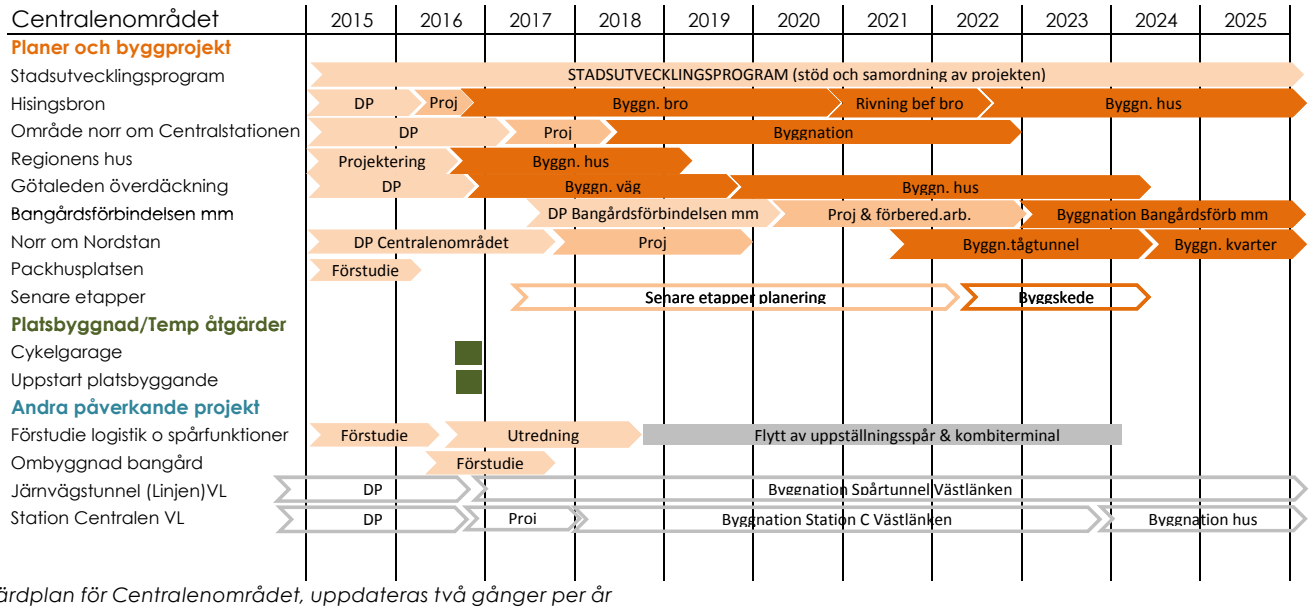
Delområde	BTA kvm	Fördelning verksamheter/ bostäder	Antal bostäder	Antal arbetsplatser	Övrigt om innehåll
Del av Gullbergsstrand	190 000	70/30	580	4500	Förskola/skola
Del av Gullbergsvass	80 000	50/50	400	1300	Förskola/skola
Del av Stampen	30 000	40/60	180	400	
Stationsområdet	260 000	75/25	650	6500	Stationsfunktioner Mötesplats, inriktning barn & ungdomar
Lilla Bommen	110 000	80/20	200	3000	
Lilla Bommen – Stora Bommen	*)	*)	*)	*)	Förskola/skola
TOTALT	**670 000**	**70/30**	**2010**	**15700**	

Tabell volym och innehåll per delområde
**)Vidareutveckling av planeringsinriktning behövs innan bedömning av BTA kan göras.*

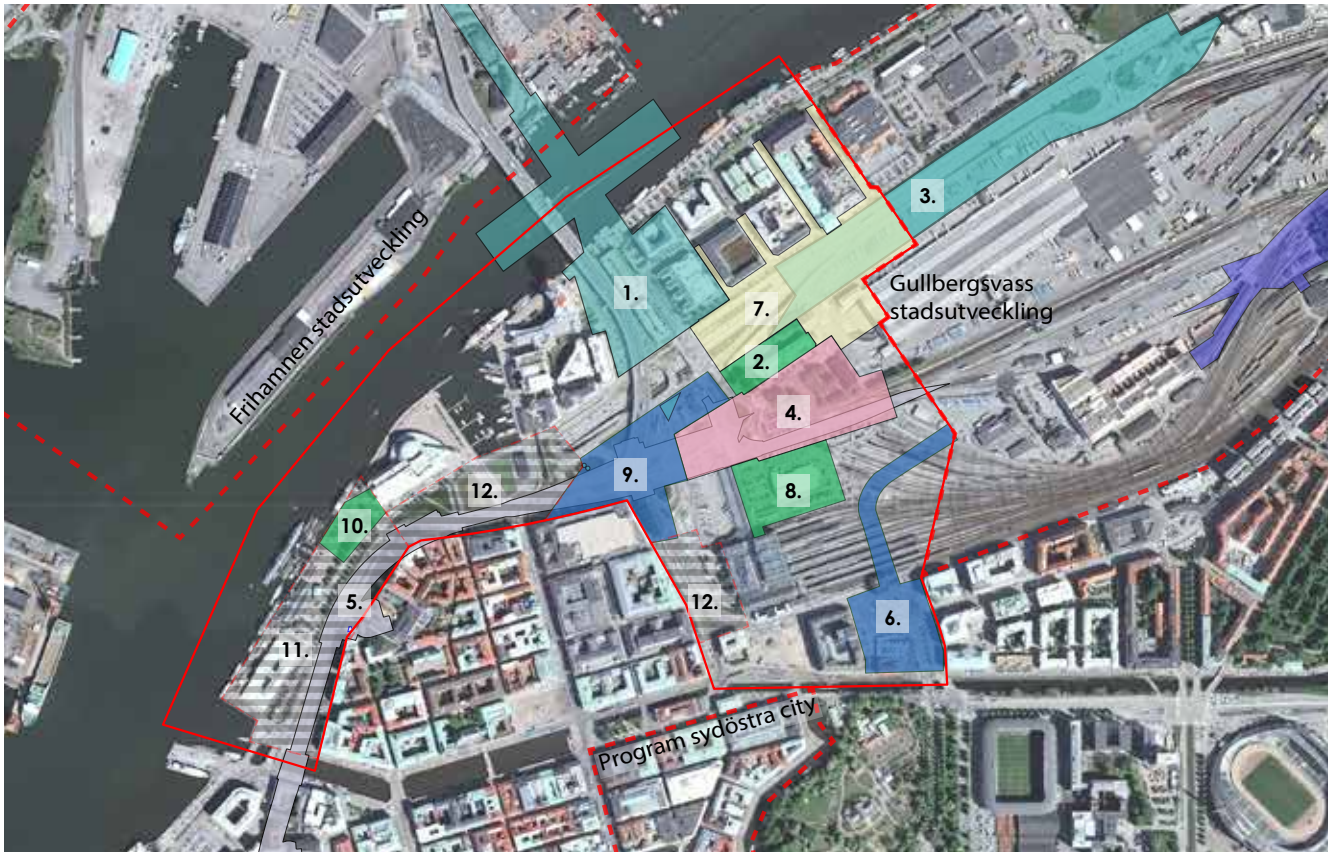
utvidgningen av Centralstationen, ökningen av antalet resenärer och den ökade tätheten med boende och verksamma i området stärks områdets attraktivitet för handel. Uppemot 40 000 kvm handel kan bli aktuellt i Centralenområdet. En del av detta är troligen resenärsorienterad handel av typen ”grab-and-go”, restauranger och caféer, men en stor del kan också vara sällanköpshandel. Det medför ytterligare en koncentration av handel till denna del av centrum. Beroende på var handeln utvecklas kan den påverka handelsstrukturen i i centrala Göteborg. Tillkomsten av en ny stor galleria är det mest effektiva sättet att skapa längre handelsstråk, centrumutvidgning, i en stadskärna. Om Korsvägen utvecklas till en ny målpunkt, ett stadsdelstorg /-centrum, med stort inslag av handel, kan exempelvis handelsstråket via Avenyn förstärkas och förlängas.

FÄRDPLAN

För att arbetet med att genomföra vision Älvstaden ska kunna bedrivas på ett strukturerat sätt har en färdplan tagits fram. Den fungerar i första hand som en viljeinriktning och är ett levande dokument som uppdateras löpande. Färdplanen visar dels på utbyggnadsordning och tidplaner för olika delprojekt fram till 2035, dels redovisas i 5-årsintervall målbild för ungefärligt tillkommande bostäder och arbetsplatser.



Färdplan för Centralenområdet, uppdateras två gånger per år



PÅGÅENDE PLANERING

Inom Centralenområdet pågår arbete med ett flertal detaljplaner och projekt. De har alla en koppling till infrastrukturprojekten och påverkar i varierande grad varandra, närområdet och funktioner i hela Göteborg.

PROJEKT I GENOMFÖRANDEFAS

1. Hisingsbron inkl intilliggande kvarter. Detaljplan antagen, men överklagad. Tillstånd för vattenverksamhet, vattendom, under prövning samt järnvägsplan inskickad för fastställelse.

2. Regionens Hus, gällande detaljplan. Västra Götalandsregionens administrativa verksamheter samlas i fd Bergslagsbanans stationshus och i en ny intilliggande byggnad.

3. Nedsänkning av Götaleden, E45. Gällande detaljplan och vägplan. Förberedande arbeten är påbörjade.

PÅGÅENDE PLANERING

4. Västlänken station Centralen, detaljplan

5. Västlänken linjesträckning tågtunnel, detaljplan och järnvägsplan

6. Bangårdsviadukten, detaljplan i tidigt skede.

7. Överdäckning av Götaleden, inklusive ny kvartersbebyggelse, detaljplan.

8. Norr om Centralstationen (del av RegionCity), detaljplan.

9. Norr om Nordstan, detaljplan, omfattar ny bebyggelse, del av boulevarden samt Västlänkens uppgångar.

10. Tillbyggnad av Göteborgsoperan, detaljplan.

PROJEKT I TIDIGA FASER

11. Studie Packhusplatsen.

12. Utformning av Nils Ericsonplatsen och Kanaltorget.

ANGRÄNSANDE PROJEKT

Gullbergsvass stadsutveckling. En förstudie som beskriver förutsättningar och föreslår möjliga inriktningar för områdets utveckling har tagits fram.

Frihamnen stadsutveckling. Planprogram har tagits fram och arbete pågår med den första detaljplanen utifrån målsättningen att 1000 bostäder, 1000 arbetstillfällen och en del av Jubileumsparken är klara till 2021.

Program sydöstra city. Programarbete pågår. Förutsättningar utreds och åtgärder för utveckling för och förnyelse av sydöstra city kommer att föreslås. Stråk och allmänna platser studeras, liksom möjligheter för ökade hushöjder, ändrad användning av befintlig bebyggelse och större handels- och bostadsinnehåll studeras.

MÖJLIGA KOMMANDE PLANER OCH PROJEKT

Kvarter och gata mellan Bangårdsviadukten och Bergslagsgatan

Förtätning Gullbergsstrand

Kajstråk/Älvkantskydd

MARKANVISNING

I de områden där kommunen är markägare är markanvisning en viktig del i genomförandeprocessen. I vilket skede markanvisning sker kommer att variera från tidigt i detaljplaneprocessen till i samband med färdig plan. Flera av de byggrätter som tillkommer inom området kommer inte att kunna bebyggas förrän flera år efter det att detaljplanen är klar eftersom infrastrukturutbyggnaden behöver ske först. Det är därför troligt med relativt sena markanvisningar.

UTBYGGNADSORDNING

Det finns en rad genomförandemässiga samband mellan flera av projekten i området vilket påverkar i vilken ordning saker kan byggas ut. Det gäller allt från vad som behöver vara på plats först, till bygglogistik och upphandling av entreprenader. Det innebär att tidplanerna för projekten också har ett visst beroende sinsemellan. Framförallt rör detta de tre stora infrastrukturprojekten; Västlänken, nedsänkning av E45 Götaleden och Hisingsbron. Detta påverkar i sin tur utbyggnadsordningen för övriga projekt.

Intilliggande illustrationer visar vad som pågår vid några olika tidpunkter i Centralenområdet.

2019

Byggnationen av den nya Hisingsbron, nedsänkningen av Götaleden samt Västlänken pågår. Regionens hus planeras att vara klart och kvarteren närmast öster om den nya bron påbörjas. En tillfällig bussterminal planeras på Åkareplatsen.

2021

Den nya Hisingsbron planeras vara klar och den befintliga Göta älvbron riven. Nedsänkningen av Götaleden är klar och överdäckningen pågår. De första kvarteren på överdäckningen är troligen klara liksom delar av bebyggelsen inom området norr om Centralstationen. Byggnationen av Västlänken pågår.

2025

Den täta innerstaden börjar ta form i Centralenområdet i takt med att bebyggelsen norr om Centralstationen färdigställs liksom byggnaderna ovanpå överdäckningen och runt den nya Hisingsbron. Tågen har börjat trafikera Västlänkens nya järnvägsspår till Centralstationen medan tunnelarbete fortfarande pågår i de västliga delarna av Centralenområdet. Byggnation av Bangårdsförbindelsen pågår.

2035

2035 bedöms Centralenområdet kunna vara utbyggt i enlighet med strukturplanen som redovisas i detta stadsutvecklingsprogram.

Nedslag i utbyggnaden av området, illustrationer





© OkiDoki! Arkitekter

Centralenområdet 2019



Centralenområdet 2021



Centralenområdet 2025



Tillfällig mötesplats på en del av gata i San José

OMRÅDET UNDER BYGGTID

Göteborg ska även under den intensiva bygg- och stadsutvecklingsperioden vara en attraktiv och fungerande stad för boende, besökare och näringsliv. Tillgängligheten för boende, verksamma, kunder och näringslivets transporter måste säkerställas. Samordning mellan de olika projekten i Centralenområdet är viktig för att skapa en så bra situation som möjligt under den tid utbyggnaden pågår.

FRAMKOMLIGHET UNDER BYGGTID

Kom fram Göteborg är ett samarbete mellan Göteborgs stad, Trafikverket och Västtrafik som har till uppdrag att minimera trafikstörningarna under byggtiden genom att samordna alla projekt – både Trafikverkets och andra aktörers.

Utgångspunkten är att skapa bra framkomlighet för alla trafikslag men med prioritet för gång, cykel och kollektivtrafik. Det ska vara enkelt, trafiksäkert och förutsägbart att nå sin destination under byggtid. Tillgänglighet till alla fastigheter ska säkerställas.

Många temporära lösningar kommer att vara nödvändiga för att säkerställa de befintliga funktioner som finns i området idag. Åtgärderna kan handla om temporära gång- och cykelstråk och inkluderar även Mobility Management (utformning, kollektivtrafikutbud, styrning och information) i byggskedet.

PLATSBYGGANDE

För att inte dessa delar av staden ska upplevas som ett provisorium under en längre tid är det även viktigt att stadsutveckling får ta plats under tiden. Att använda temporära lösningar och andra aktiviteter som en del i platsbyggandet är ett sätt att bidra till att hålla samtalet om staden levande. Detta kan vara alltifrån tillfälliga mötesplatser, installationer och aktiviteter som skapar intresse för platsen och stadsutvecklingen eller visar på de stadskvaliteter som ska skapas.

En samverkan kring platsskapande aktiviteter med de övriga områdena i Älvstaden kan stärka det gemensamma älvstadsarbetet och Centralenområdet som den naturliga entrén till staden.



Ledningsarbeten vid Götaleden E45 påbörjades under 2015

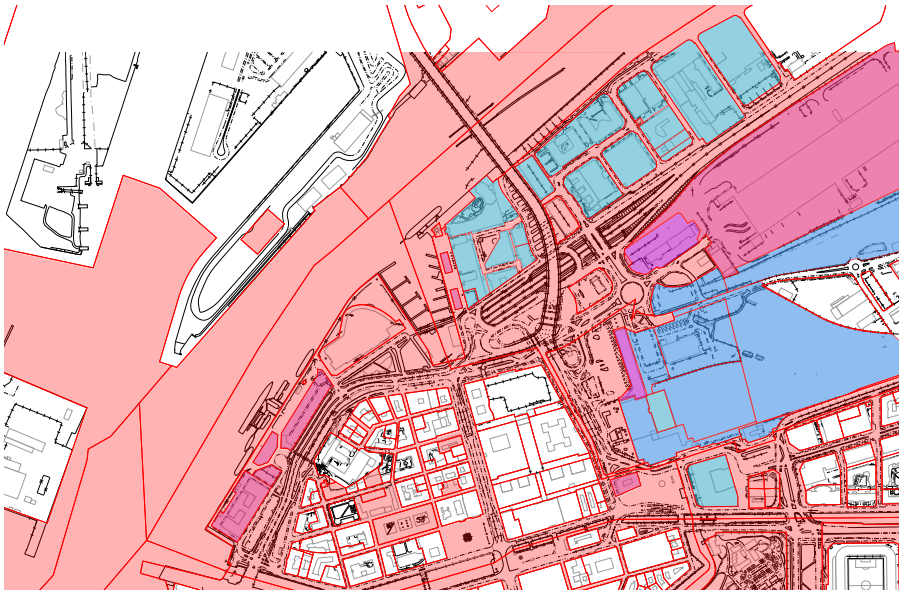


EKONOMI

Stora infrastrukturinvesteringar görs i Centralenområdet, i stor utsträckning finansierat av Västsvenska Paketet. Åtgärderna ska bidra till ett starkt och attraktivt Västsverige och innehåller satsningar på kollektivtrafik, järnvägar och vägar. De ska också bidra till att skapa en större arbetsmarknad och främja sysselsättning och tillväxt i Västsverige.

Att skapa en attraktiv stadsmiljö i Centralenområdet är en viktig del för att få ut mesta möjliga av dessa investeringar. Ett plangenomförande i takt med marknad, behov och samhällsekonomi är grundläggande för ett ekonomiskt hållbart stadsbyggande.

Kommunens kostnader i Centralenområdet är framförallt kopplade till utbyggnad av allmän plats – gata, park och torg. På längre sikt är även driftskostnader betydelsefulla. Nya byggrätter genererar pengar i form av exploaterbar mark som både höjer fastighetsvärdet och som ger faktiska intäkter vid försäljning.





SAMVERKAN & SAMORDNING

Utvecklingen i Centralenområdet kommer att pågå under många år och många aktörer kommer att vara inblandade.

Ett bra genomförande förutsätter samverkan kring en gemensam målbild. Vision Älvstaden är utgångspunkten och detta stadsutvecklingsprogram är en fördjupning av visionen. Samverkan behövs både för helheten och inom respektive delprojekt. Samverkan kan gälla framtagandet av idéer, finansiering eller själva genomförandet och kan därför se olika ut i olika skeden av processen.

Samverkan behöver ske dels mellan de genomförande parterna i området, dels mellan dessa och de som redan idag är verksamma i området samt stadens övriga näringsliv.

Göteborgs stad äger tillsammans med Jernhusen stora delar av den mark inom Centralenområdet som står inför omvandling. Andra större fastighetsägare inom området är Vasakronan och Platzer. Förutom fastighetsägarna är Trafikverket och Västtrafik viktiga aktörer i områdets utveckling.

Många nämnder och förvaltningar i kommunen delar på ansvaret för hur staden fungerar socialt. Stadsdelsdelarna har ett ansvar för välfärdsservicen och för att spela in synpunkter kring boendemiljö och offentliga rum. I Älvstadenområdet samverkar tre stadsdelar genom ett resursnämndsuppdrag kring de sociala hållbarhetsaspekterna. Platser och stråk i det offentliga rummet som har betydelse för det sociala livet förvaltas och utformas av flera förvaltningar såsom Trafikkontoret, Park och Naturförvaltningen, Idrotts och föreningsförvaltningen med flera samt av privata aktörer. Det innebär att samverkan och samordning mellan alla dessa parter har betydelse för en socialt hållbar stadsutveckling i området.

Arbete pågår om hur Göteborg kan göras jämlikt utifrån kunskaper om skillnader i livsvillkor i staden liksom hur hälsofrämjande och hållbara miljöer kan skapas.



KOMMUNIKATION & DIALOG

Att kommunicera med aktiv öppenhet har varit en viktig del i arbetet med Vision Älvstaden och är en viktig utgångspunkt även i det fortsatta arbetet inom Centralenområdet. Den aktiva öppenheten kräver kommunikationsinsatser löpande. Som ett stöd för arbetsprocessen har därför en kommunikationsplan tagits fram. Denna är ett levande dokument som revideras kontinuerligt. Den rymmer bland annat planering och samordning av olika kommunikationsinsatser. Det övergripande målet är att medverka till att visa hur Göteborg kan och ska utvecklas.

Genom god kommunikation kan den framtida stadsdelens kvaliteter i och nära Centralenområdet redan idag börja växa fram i människors medvetande. Processen ska med hjälp av aktiviteter upplevas som öppen och skapa en förståelse för hur staden arbetar och hur man kan påverka staden.

Ett antal dialoger har skett genom åren inom Centralenområdet i olika skeden av planeringen. Olika aktörer har deltagit, såsom näringsidkare, fastighetsägare, berörda förvaltningar och bolag, ideella föreningar, myndigheter och invånare. Barn och unga är en särskilt viktig målgrupp att skapa dialog med.

Återkoppling till olika aktörer är viktig liksom kontinuiteten i dialogen.

Kommunikationen ska leda till att kunskap sprids om:

- de möjligheter som skapas i Centralenområdet när Älvstadens vision förverkligas i området.

- hur Centralenområdet bidrar till att utveckla både regionen och hela centrala Göteborg.

- att det i Älvstaden och Centralenområdet ska finnas något för alla, bland annat genom medvetenhet om kulturellt perspektiv, barnperspektiv och mångfaldsperspektiv.



Workshop med Pensionärsrådet



Deltagare i projektet Unga Planerare





FORTSATT ARBETE

Denna version (2.0) av Stadsutvecklingsprogrammet bygger på hittills framtaget underlagsmaterial och pågående projekt. Stadsutvecklingsprogrammet är ett avtryck från en pågående utvecklingsprocess. Flera frågor behöver studeras vidare och olika fördjupningar tas fram kring stråk, platser och bebyggelseområden.

FORTSATT ARBETE/KVARSTÅENDE FRÅGOR

Stadsutvecklingen kommer att pågå under lång tid och för att kunna ge aktuell vägledning och hålla samman utvecklingen i rätt riktning kommer programmet att behöva uppdateras och kompletteras.

Ett antal frågor behöver studeras vidare i det fortsatta arbetet. Fler frågor kan också komma att lyftas i samband med remisser och dialoger om stadsutvecklingsprogram version 2.0 och genom de detaljplaner och projekt som pågår eller påbörjas i området.

Följande är exempel på uppgifter som föreslås påbörjas/utföras i den fortsatta planeringen av Centralenområdet. Fortsatt arbete kommer att, liksom tidigare, ske i samarbete med stadens förvaltningar och bolag liksom med privata aktörer och allmänheten.

PROCESSER

Samverkan och samordning

Fortsatt samverkan och samordning både inom Centralenområdet och med andra projekt och processer som samspelar med Centralenområdets utveckling behövs. Bland annat för att säkerställa kunskaps- och informationsöverföring då många planeringsprocesser pågår parallellt, och för att kunna ta initiativ och ta hand om inspel.

Temporära platsskapande och stråkstärkande åtgärder

Ta fram förslag till åtgärder som stärker stråk och /eller platser i samverkan med olika aktörer i området. Genomför eller medverka till genomförande av åtgärder.

Barn- och socialt perspektiv

Fortsatt arbete med sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser.

Underjordisk infrastruktur

Samordning av planeringen av underjordisk infrastruktur.

DETALJERADE STUDIER FÖR UTFORMNING AV VIKTIGA PLATSER OCH STRÅK I OMRÅDET

Utrednings- och detaljplanering pågår i ett antal projekt inom Centralenområdet. Flera beslut måste tas snarast som påverkar helheten. Risken är stor att detaljlösningar blockerar möjligheterna att uppfylla målen i Vision Älvstaden.

Drottningtorget

Studera hur attraktiva miljöer och rum kan skapas samt hur spår och hållplatser kan anordnas.

Åkareplatsen/Polhemsplatsen

Studera sammanhanget trafik, bebyggelse, stadsrum och årummet kring Fattighusån.

Nils Ericsonplatsen

Ta fram underlag till förprojektering och beslut om förnyelse av Nils Ericsonplatsen. I uppgiften ingår även förslag om gångtunnel och cykelstråk.

Kanaltorget

Ta fram underlag till förprojektering och beslut om omvandling av Kanaltorget.

Kajstråket

Studera Kajstråkets utformning längs stråket; användningen av vattenområdet, platser och en park vid kajstråket, andra målpunkter, lokala klimatskydd och älvkantskydd.

Boulevarden

Ta fram en mer detaljerad helhetsidé för Boulevarden och beskrivning av etappvis genomförande av den.

Området mellan Lilla Bommen och Stora Bommen

Vidareutveckling av inriktningen för bebyggelse, stråk och Packhusplatsen samt framtagande av en processidé för planeringen av området.

Överdäckning av Götaleden mellan Stadstjänaregatan och tunnelmynningen

Möjligheterna att överdäcka Götaleden behöver studeras vidare bland annat avseende tunneltekniska aspekter.



DELSTUDIER OCH TEMATISKA STUDIER

Bangårdsviadukten
Analysera och studera Bangårdsviaduktens funktion och utformning, passagen över perronger och uppställningsspår. Hur viadukten ”landar” på Åkareplatsen och ansluter till Allén, resp Ullevigatan har stor betydelse för stadsbyggandet i Centralenområdet.

Testarena
Studera om, till vad och hur området kan användas som testarena.

Bussterminalen
Studera bussterminalens integration i stadsmiljön.

Parkering och parkeringshus som mötesplats/mobilitetshus
Fortsatt arbete med parkering. Ta fram förslag till innehåll och funktioner i en parkeringsanläggning som mobilitetshus.

Parkeringsreserv
Ta fram ett förslag till hur en parkeringsreserv kan hanteras och genomföras vid behov.

Cykelparkering
Förslag om hur cykelparkering ska kunna lösas inom Centralenområdet behöver tas fram (för i huvudsak besökarnas och resenärernas behov).

Klimatanpassningsplan
Ett samlad utredning om höga vattennivåer, älvkantskydd och skyfall behöver tas fram.

ÖVERGRIPANDE PLANERINGS-FÖRUTSÄTTNINGAR, INRIKTNING OCH BESLUT

Omlokalisering av uppställningsspår och kombiterminal samt vidareutveckling av säckbangården
Flyttning av spår, kombiterminal och en vidareutveckling av säckbangården (eventuell förlängning av spår exempelvis) är av stor betydelse för markanvändningen, möjligheterna att skapa ett stråk över perrongområdet och att anlägga en viadukt över bangården.

Trafiknätsplan
Arbete planeras påbörjas som ger nytt underlag om trafikströmmar, spårvägsdragningar och kopplingar för alla trafikslag.



Nu blickar vi framåt





UNDERLAG & BILAGOR

Det finns underlag i stor omfattning som behandlar regional planering, övergripande kommunal planering, Älvstaden, olika delområden i Centralenområdet och tematiska frågor, och som är relevanta för planeringen av Centralenområdet. I det följande presenteras ett urval av det underlag som har använts i arbetet med stadsutvecklingsprogram v. 2.0.
En förteckning över bilagorna till stadsutvecklingsprogrammet redovisas. Bilgorna finns tillgängliga på kommunen och kommunens webbsida.

UNDERLAG I URVAL

ÖVERGRIPANDE PLANERING OCH VISIONER

Hållbar tillväxt, mål och strategier med fokus på regional struktur. Göteborgsregionens förbundsfullmäktige 2013.

Strukturbild för Göteborgsregionen. En överenskommelse om att vi tar gemensamt ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar. Göteborgsregionens kommunalförbund 2008.

Vision Älvstaden. Antagen av Kommunfullmäktige 2012. Ytterligare information om arbetet i Älvstaden finns på www.alvstaden.se

Översiktsplan för Göteborg. Antagen av kommunfullmäktige 2009.

Strategi för utbyggnadsplanering Göteborg 2035. Byggnadsnämnden 2014.

Trafikstrategi för en nära storstad. Trafiknämnden 2014.

Grönstrategi för en tät och grön stad. Park och naturnämnden 2014.

Cykelprogram för en nära storstad 2014-2025. Antaget av trafiknämnden mars 2015.

Klimatstrategiskt program för Göteborg. Antaget av kommunfullmäktige september 2014.

PROGRAM OCH DETALJPLANER

Program för detaljplaner för ny bangårds- och älvförbindelse. Behandlades av byggnadsnämnden 2009-2010 och av kommunfullmäktige 2010.

Program för detaljplaner Södra Älvstranden, delen Rosenlund – Lilla Bommen. Godkändes av kommunfullmäktige 2007.

Detaljplan för Regionens hus. Laga kraft 2010.

Detaljplan för omarbetning av Götaleden. Laga kraft 2015.

Detaljplan för ny bro över Göta Älv. Antagandehandlingar november 2014.

Pågående detaljplan för Västlänken station Centralen. Samrådshandlingar september 2014.

Pågående detaljplan för överdäckning av Götaleden. Samrådshandlingar juni 2015.

Detaljplan för tillbyggnad av Göteborgsoperan. Antagandehandlingar september 2014.

KULTURHISTORIA

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse – ett program för bevarande. Göteborgs stad 1999.

Järnvägsutredning inklusive MKB Västlänken, en tågtunnel under Göteborg. Underlagsrapport Kulturmiljö, Banverket 2006.

Antikvariskt planeringsunderlag, Bergslagsbanans stationsbyggnad och parkmiljö, Göteborgs stad 2009.

PM Vision och åtgärdsförslag för fästningsstaden Göteborg. Kulturhistoriskt värdefull miljö av riksintresse i centrala Göteborg med särskild tyngdpunkt på Västlänken. Göteborgs stadsmuseum, 2014.

PM Åtgärdsförslag och vision för Gullberg/Skansen Lejonet Kulturhistoriskt värdefull miljö av riksintresse i centrala Göteborg. Göteborgs stadsmuseum 2014.

Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för detaljplaner för Västlänken; Station Centralen och station Haga, Antiquum ab 2014.

Byggnadsdokumentation. Gullbergsvass 17:6, Västgötabanans stationshus, Burggrevegatan 4, Gullbergsvass Göteborg. Göteborgs stad och Sweco architects 2014.

Byggnadsdokumentation. Stampen 2:1, Stampgatan 8, Stampen Göteborg. Göteborgs stad och Sweco architects 2014.

TRAFIK

Trafikutredning – Centralenområdet, Göteborg, Trivector 2016

Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg år 2035, Trivector 2015.

Järnvägsplan - granskningshandlingar av spårväg på ny bro över Göta älv, planbeskrivning, Göteborgs kommun 2014-02-28.

Järnvägsplan Västlänken, Göteborgs stad och Mölndals stad, Planbeskrivning, Fastställelsehandling, Trafikverket rev. 2015-08-17 .

Plan- och miljöbeskrivning, E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, fastställelsehandling, Göteborgs stad, Trafikverket 2014-07-04.

Västsvenska paketet. Se aktuell information på Västra Götalandsregionens webbsida: http://www.vgregion.se/vastsvenskapaketet

SOCIALA FRÅGOR

Skillnader i livsvillor och hälsa i Göteborg. Göteborgs stad 2014.

Sammanställning SKA (social konsekvensanalys) /BKA (barnkonsekvensanalys) Centralenområdet, Göteborgs stad och White 2015.

Social konsekvensanalys. Barnkonsekvensanalys. Detaljplan för Centralstationen, White 2015

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys – Detaljplaner för Västlänken Järnvägstunneln. Trafikverket 2014.

Ny Göta Älvbro. SKA och analys och behovsbedömning. Göteborgs stad 2011.

Unga stadsutvecklare Älvstaden – Rapport, Älvstaden 2014.

Olskroken planskildhet och Västlänken – Barnkonsekvensanalys, Trafikverket 2014.

Olskroken planskildhet och Västlänken – Social konsekvensanalys, Trafikverket 2014.

Förskolor, skolor och idrott i den täta staden, Göteborgs stad & White 2015.

KLIMAT, MARK OCH HÖGA HUS

Lokalklimatanalys Centralenområdet. Asplan Viak 2015.

Extrema väderhändelser fas 2 – fallstudie Gullbergsvass. Göteborgs stad 2009.

PM – Delområdesbeskrivning Klimatrisker Gullbergsvass, Göteborgs stad 2015.

Planeringsunderlag kring markförutsättningar inom Älvstaden: Delområde 6, Centralenområdet, PM Geoteknik, Norconsult ab 2016.

Höga hus Centralenområdet. WSP & What! arkitektur 2015.

PLATSER OCH DELOMRÅDEN

Program för utformning av Nils Ericsonplatsen, Nils Ericsongatan och Kanaltorget. FOJAB arkitekter 2015.

Region City. Underlag från Jernhusens utvecklingsarbete 2010-2015. Bland annat utredningen: Region City 2014-2054. Analys av framtida stadsstruktur och gångflöden. Spacescape 2015. www.regioncity.se

Studie Packhusplatsen. White 2016.

INNEHÅLL & UTBYGGNAD

Centralenområdet år för år, Göteborgs stad i samarbete med OkiDoki! Arkitekter version 2016-03-03.

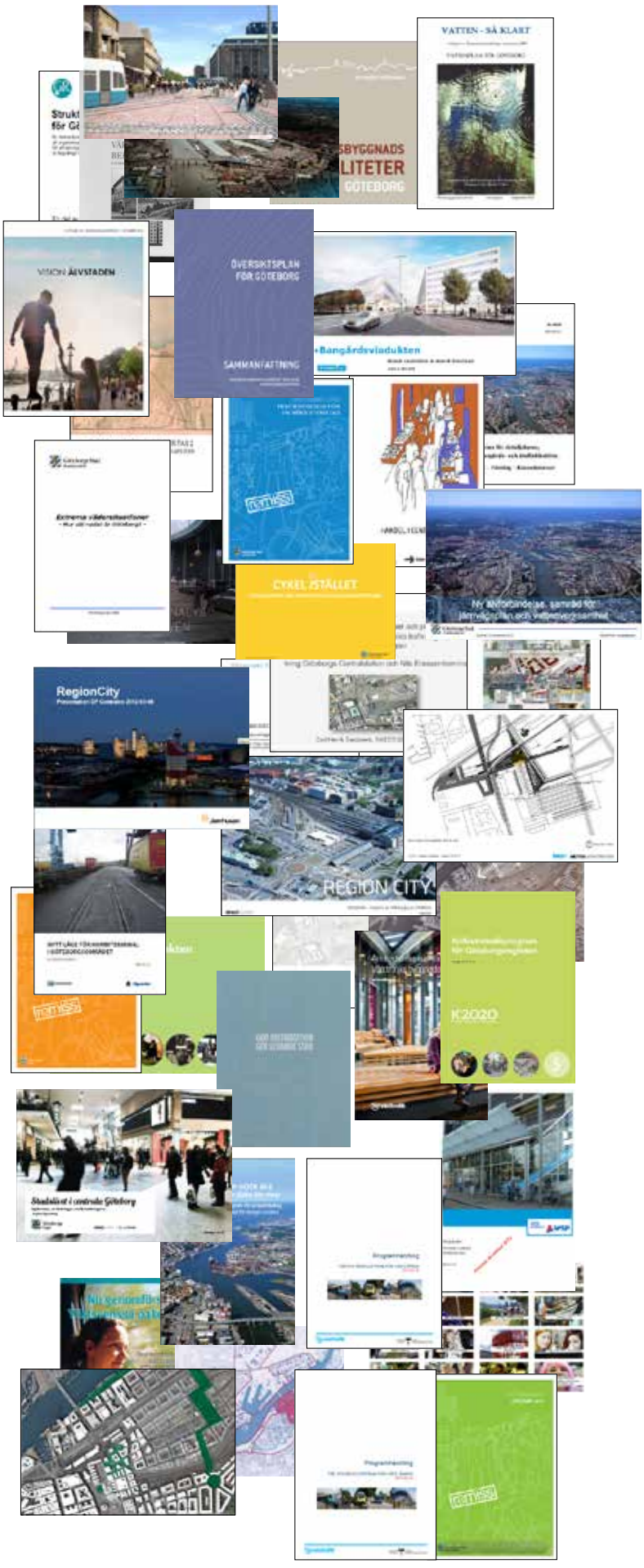
Efterfrågan på kontorsmarknaden i Göteborg, Evidens 2015.

Övergripande handelsutredning för Göteborg, WSP 2015.

ÄLVSTADEN

Gullbergsvass förstudie, Göteborgs stad 2015.

Information och underlag om de olika delområdena i Älvstaden och material om Älvstaden finns på www.alvstaden.se



FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR

SAMTLIGA BILAGOR FINNS PÅ WWW.GOTEBORG.SE/CENTRALENOMRADET

Parallella idéstudier för Centralenområdet. Sammanfattning. Göteborgs stad 2013.

Centralenområdet stadsutvecklingsprogram v.1.0. Göteborgs stad 2014.

Sammanfattning av inkomna synpunkter på remiss av stadsutvecklingsprogram v. 1.0. Göteborgs stad 2014.

Program för utformning av Nils Ericsonplatsen, Nils Ericsongatan och Kanaltorget. FOJAB arkitekter 2015.

Lokalklimatanalys Centralenområdet. Asplan Viak 2015.

Höga hus Centralenområdet. WSP & What! arkitektur 2015.

Trafikutredning – Centralenområdet, Göteborg, Trivector 2016

Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg år 2035, Trivector 2015.

Studie Packhuskajen, White 2016.

Sammanställning SKA (social konsekvensanalys) /BKA (barnkonsekvensanalys) Centralenområdet. Sammanställning av inventeringar av de sociala aspekterna och barnperspektivet i Centralenområdet, underlag till stadsutvecklingsprogram. Göteborgs stad och White 2015.

Centralenområdet år för år, Göteborgs stad i samarbete med OkiDoki! arkitekter, version 2016-03-03.



Göteborgs
Stad