2014-09-26

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

Detaljplaner för Västlänken

Station Haga

Göteborgs Stad

Norconsult

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys
Detaljplaner för Västlänken
Station Haga
2014-09-26

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

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

Moa Lipschütz, kulturgeograf

Emmali Jansson, kulturgeograf

Uppdragsnummer hos Norconsult: 1032393

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING HAGA **4**

INLEDNING **6**

Om Västlänken 6
Om social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys 7
Syfte 8
Upplägg 8
Avgränsningar 9
Metoder och underlag 10

PLANFÖRSLAG **11**

NULÄGESBESKRIVNING **12**

Samspel 14
Vardagsliv 15
Identitet 17
Hälsa och säkerhet 19
Sammanfattning 20

KONSEKVENSER **21**

Sammanhållen stad 21
Samspel 22
Vardagsliv 23
Identitet 24
Hälsa och säkerhet 25

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER **28**

REFERENSER **32**

SAMMANFATTNING HAGA

Den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen för Västlänken består av fyra delrapporter – en för varje station och en för järnvägstunneln. Syftet med rapporterna är att bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mellan Västlänken och staden. Detta görs genom att kartlägga nuläget, analysera konsekvenserna och ge rekommendationer för utvecklingen i området. Den här delrapporten behandlar Station Haga.

Station Haga har sitt läge intill Hagakyrkans spårvagnshållplats i Allén. Huvudentrén anläggs i en stationsbyggnad i parkremsan mellan Nya Allén och Parkgatan. En uppgång planeras vid Pustervikssplatsen och en söder om Hagaparken, som integreras i Handelshögskolan.

Planområdet ligger i en välutvecklad stadsstruktur med mycket rörelse och ett varierat stadsliv. En blandning av funktioner såsom bostäder, arbetsplatser, skolor, handel och service samsas i närmiljön och flera viktiga stråk löper genom området. Här finns med andra ord flera goda stadskvaliteter att värna om i samband med områdets utveckling. Mitt emellan de planerade entréerna ligger Haga Kyrkoplan - ett grönt stadsrum och en mötesplats med stor betydelse för boende, studerande, lokala förskolor och skolor. Det finns också gott om grönska i Kungsparken, men den sociala aktiviteten är lägre här. Passagerna över Allén är besvärliga och området upplevs som otryggt på kvällstid.

Med en stationsetablering enligt planförslaget skapas en ny knutpunkt i kollektivtrafiksnätet med ett ökat resenärsantal och nya rörelseflöden. Station Haga kommer i första hand att påverka miljön norr om Hagakyrkan som går från att vara ett trafikrum till en publik målpunkt. Detta ställer nya krav på platsen framförallt vad gäller tillgängligheten till uppgångarna men också beträffande tryggheten i stationsmiljön. Vissa åtgärder som föreslås i planen möjliggör nya stråk och kopplingar som kan stärka både tillgängligheten och tryggheten i dessa delar av planområdet. Samtidigt är det en fråga som inte enkom kan lösas i detaljplanen utan som måste hanteras i parallella planeringsprocesser (tex trafikutredningen) samt i senare skeden. Vad gäller Kungsparken riskerar planen att försvaga den kulturhistoriska identiteten i och med att grönområdet vid allén bryts upp av en stationsbyggnad. Samtidigt kan flödena och folklivet som stationen genererar gynna parken ur socialt perspektiv.

Med en knutpunkt så här i utkanten av stadskärnan kan den komma att utvidgas och krypa över vallgraven. Indirekt kan det komma att påverka utbudet och identiteten i området. Haga Kyrkoplan väntas inte påverkas nämnvärt av planförslaget annat än att flödena genom och runt omkring parken kan komma att öka något. Planförslaget väntas inte heller få några större konsekvenser för det sociala livet i de södra delarna av området eftersom den södra entrén integreras i befintlig byggnad.

Åtgärderna i Alléstråket bör i första hand handla om att skapa ökad trygghet och tillgänglighet. En viktig del i det är att se till att huvudentrén aktiveras i samtliga riktningar för att undvika otrygga och svårorienterade baksidor, något som framförallt bör beaktas i gestaltningsskedet. Att stärka vistelsekvaliteterna i Kungsparken samt att komplettera Pustervikskajen med bebyggelse är andra åtgärder som kan bidra positivt till miljön.

Korsningen

Korsningen i Allén förblir komplex och högtrafikerad.

Rekommendationer:

- ► Prioritera gående och cyklister i utformningen.
- ► Stäng av för biltrafik i nord/sydlig riktning.

Bebyggelse

Den nya bebyggelsen kan bli ett tillskott i närmiljön.

Rekommendationer:

- ► Stationsbyggnaderna bör aktiveras med service.
- ► Förse entrén i Kungsparken med in- och utgångar mot alla håll.
- ► Bostäder mm på Pustervikskajen skulle ge en mer levande och trygg miljö.

Grönområde

Relativt små konsekvenser för Haga Kyrkoplan. Kungsparkens vistelsepotential ökar men kvaliteten kan stärkas ytterligare med en mer anpassad utformning.

Rekommendationer:

- ► Lekplats och andra åtgärder i Kungsparken.

Stråk

Rosenlundsbron kan bli för trång för gående och cyklister. Den nya gångbron skapar förutsättningar för ett mer fotgängarvänligt alternativ som kan avlasta befintlig bro. Kopplingen mot Järntorget är fortsatt bristfällig.

Rekommendationer:

- ► Stärk kopplingen för gående mot Järntorget.
- ► Se till att stråket Haga Kyrkogata-Arkitektgatan blir ett sammanhängande stråk med prioritet för gående.

Sammanfattande bild över sociala konsekvenser och rekommendationer för kommande planering.

Norconsult

INLEDNING

Just nu pågår planeringen av Västlänken - en järnvägsförbindelse under centrala Göteborg med tre nya stationer vid Centralen, Korsvägen och Haga. Samtidigt som Västlänken skapar nya resmöjligheter får den konsekvenser för stadens innehåll, det vill säga den fysiska miljön och livet i dessa miljöer. Mötet mellan staden och järnvägen sker i första hand vid de nya stationerna. För att uppnå målet om en socialt hållbar stad måste dessa miljöer fungera för alla - de som bor, arbetar, reser eller bara vistas i området. Syftet med den sociala konsekvensanalysen (SKA) och barnkonsekvensanalysen (BKA) är att bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mellan Västlänken och staden.

Det huvudsakliga ansvaret för planeringen av Västlänken vilar på Trafikverket och Göteborgs Stad. I stora drag kan man säga att Trafikverket bygger järnvägen medan Göteborg utvecklar staden. I praktiken innebär det att Trafikverket tar fram en järnvägsplan för Västlänken medan Göteborgs Stad tar fram detaljplaner för berörda områden, en för respektive station samt för järnvägstunneln. Innan första spadtaget kan tas krävs att detaljplanerna i tunnelns sträckning överensstämmer med järnvägsplanen.

Föreliggande konsekvensanalys utgår från detaljplaneförslagen som tagits fram av Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad. Eftersom detaljplanerna har olika tidplaner är konsekvensanalysen uppdelad i fyra delrapporter, en för varje station och en för järnvägstunneln. Analysen har gjorts med hjälp av Göteborgs Stads verktyg för social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys.

Om Västlänken

Västlänken är en åtta kilometer lång järnvägsförbindelse som ska förse Göteborg med genomgående pendeltågstrafik. Med tre nya underjordiska stationer – Centralen, Haga och Korsvägen – nås fler målpunkter utan byte till spårvagn eller buss. Västlänken ingår i den nationella planen för transportsystemet 2014-2025 och är också en del av det Västsvenska paketet. Satsningen anses nödvändig för att möta framtidens behov av kollektivtrafik samt för att uppnå målen om en hållbar och växande region. Byggnation beräknas kunna påbörjas 2017/2018 och trafikstart är beräknad till år 2026.

Västlänken sträcker sig från Sävenäs i norr till Almedal i söder där den ansluter till Västkustbanan och Kust till kustbanan. Fastän plattformarna ligger under jord kommer järnvägstunneln också att innebära fysiska förändringar ovan mark i form av uppgångar, tekniska anläggningar och tunnelmynningar. Tunnelmynningar planeras strax öster om Skansen Lejonet samt vid Kallebäcksmotet i Almedal. Samtliga stationer har en huvudentré, antingen i form av en fristående stationsbyggnad eller som en integrerad del av en byggnad. Till det kommer ett antal sekundära entréer eller uppgångar i olika lägen och riktningar.

Vidare krävs ett antal tekniska anläggningar för att säkerställa Västlänkens systemkrav. Det handlar om service- och utrymningsvägar (serviceschakt), ventilationsanläggningar och arbetstunnlar, varav några hamnar i direkt anslutning till stationsuppgångarna och andra är fördelade längs med linjen. Serviceschakten är till för teknisk service

men fungerar också som utrymningsvägar vid behov. För att uppfylla de tekniska kraven behöver serviceschakten vara ca 50 kvadratmeter stora och 3 meter höga. Ventilationsschakten har två huvudsakliga funktioner; att förse stationerna med god luftkvalitet (allmänventilation) samt evakuering av brandgaser vid händelse av brand (brandgasventilation). Arean kan variera mellan 10 till 30 kvadratmeter och anläggningens höjd kan variera mellan 0 till 7 meter (majoriteten av ventilationsschakten tillhör dock den lägre höjdkategorin). Dimensionerna som anges ovan är baserade på allmänna systemkrav. I detaljplanerna har man tagit hänsyn till de tekniska kraven genom att sätta maxgränser för anläggningarnas ytmått. Måtten som anges i detaljplanerna representerar med andra ord inte nödvändigtvis anläggningarnas slutliga storlek.

Om social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

För att underlätta hanteringen av sociala aspekter i planeringsprocessen har Göteborgs Stad tagit fram två analysverktyg - social konsekvensanalys [SKA] och barnkonsekvensanalys [BKA] [1]. Verktygen fungerar både som tankestöd och sorteringsverktyg samtidigt som det bidrar till en strukturerad analysprocess.

Analysprocessen är uppdelad i faserna *inventering*, *åtgärder* och *konsekvenser*. I inventeringsfasen studeras platsens nuläge med fokus på sociala kvaliteter och förutsättningar. I åtgärdsfasen ligger fokus på plat-

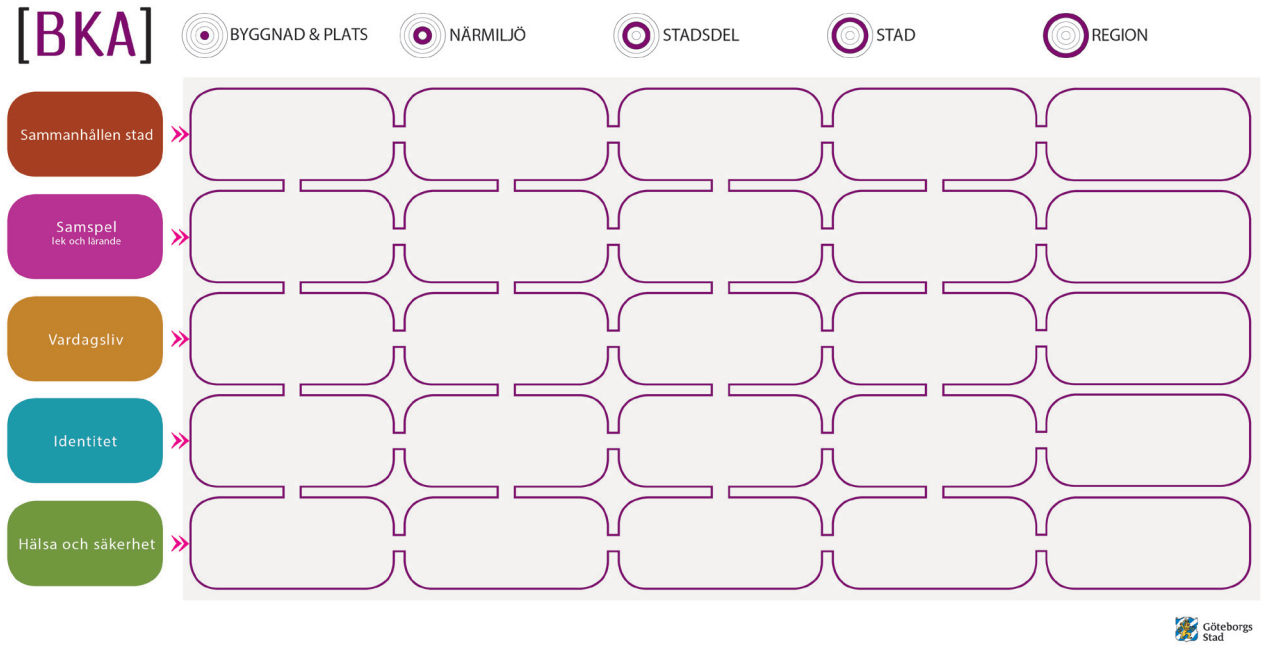


Bild över matrisen för barnkonsekvensanalys. Aspekten "hälsa och säkerhet" finns inte med i matris för social konsekvensanalys. Ovanför syns en processpil över konsekvensanalysens tre huvudsakliga faser inventering, åtgärder, konsekvenser.

1 Verktygen finns på Göteborgs Stads hemsida www.goteborg.se

sens behov, dvs. vilka åtgärder som krävs för att bevara, alternativt stärka platsens sociala värden. I den sista fasen analyseras konsekvenserna av de planerade förändringarna med hänsyn till de värden och behov som identifierats i föregående faser. Kunskapen sorteras med hjälp av matriserna för SKA och BKA. SKA-matrisen är uppdelad i fyra övergripande teman; *Sammanhållen stad*, *Samspel*, *Vardagsliv* och *Identitet.* Vidare är matrisen uppdelad efter olika geografiska analysnivåer, från den lilla skalan (*byggnad och plats)* till den stora skalan (*region)*. Detta för att påminna om att konsekvenserna kan se olika ut beroende på vilket geografisk skala man utgår från, om det exempelvis handlar om påverkan på närmiljön eller på hela staden och regionen.

Verktyget för barnkonsekvensanalys har tagits fram för att särskilt belysa frågorna om barn och ungas perspektiv i planeringen av staden. Barn är alla människor upp till 18 år. BKA-matrisen har samma upplägg som matrisen för SKA med undantag för att temat *hälsa och säkerhet* adderats, vilken inte finns med i materisen för SKA. I analysen av Västlänkens konsekvenser redovisas de sociala konsekvenserna och barnkonsekvenserna parallellt i rapporten. Detta eftersom perspektiven ofta överlappar varandra – det som är positivt för vuxna är ofta bra för barn, och vice versa. I det fall perspektiven skiljer sig eller där det finns frågor som särskilt rör barn och ungdomar lyfts detta fram i rapporten.

Syfte

Syftet med den sociala konsekvensanalysen och barnkonsekvensanalysen är att bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mellan Västlänken och staden. Stadsrummens utformning påverkar såväl användningen som upplevelsen av staden. Hur påverkas exempelvis människors vardagsliv, förutsättningarna för lek och samspel eller platsers identitet av Västlänken? För att avgöra projektets påverkan krävs en grundlig förståelse för de berörda platsernas värden och förutsättningar. Därför föregås analysen av projektets konsekvenser av nulägesbeskrivningar för varje stationsområde. Målet är att människor ska trivas och känna sig trygga i stadens miljöer. I fallet Västlänken handlar det om att kombinera målet om välfungerande resandemiljöer med målet om attraktiva och levande vardagsmiljöer. Förutom att möjliggöra smidiga förflyttningar är det också mycket viktigt att stadsrummen är utformade för vistelse.

Själva rapporten är slutprodukten av ett längre arbete med att följa planarbetet och bevaka att de sociala aspekterna och barnperspektivet genomsyrar detaljplaneprocessen. Genom att lyfta de sociala aspekterna, samt barn och ungas intressen tidigt i planeringsprocessen har dessa frågor kunnat påverka utformningen av planerna. Uppgångarnas placering, skydd av parker och grönområden, tillgången på gång- och cykelstråk samt läge och innehåll för byggrätterna är exempel på aspekter som kunnat påverkas. Arbetet med SKA och BKA för Västlänken har med andra ord dels använts som underlag i utformningen av detaljplanerna, men syftar också till att pröva de färdigställda planförslagens lämplighet.

Upplägg

Eftersom detaljplanerna har olika tidplaner är konsekvensanalysen uppdelad i fyra delrapporter, en för varje station och en för järnvägstunneln.

Inledningskapitlet är detsamma för alla tre stationerna, men skiljer sig något för järnvägstunneln. Vidare har varje delrapport ett skräddarsytt kapitel med slutsatser och rekommendationer.

Rapportens disposition följer analysverktygens upplägg med en nulägesbeskrivning, konsekvensanalys och åtgärdsförslag/rekommendationer. Det gäller också tematiskt där resultatet sorterats i enlighet med verktygens rubriker *Sammanhållen stad*, *Samspel*, *Vardagsliv*, *Identitet* samt *Hälsa och säkerhet*. Det sistnämnda temat finns inte med i SKA-matrisen men har lagts till eftersom det ingår i BKA-matrisen.

Avgränsningar

Eftersom analysen i fråga syftar till att beskriva konsekvenserna av stadens detaljplaner behandlas endast permanenta åtgärder och förändringar i stadsmiljön. Dessutom hanteras endast miljöer ovan mark. För förändringar under mark samt tillfälliga störningar i byggskedet hänvisas till Trafikverkets sociala konsekvensbeskrivning och barnkonsekvensbeskrivning.

De huvudsakliga förändringarna kommer att ske vid stationerna och deras direkta närhet. Fokus i rapporten ligger på miljöerna inom planområdet men eftersom det sociala livet är rörligt går det inte att dra allt för snäva gränser. Angränsande områden ingår därför också i analysen. Geografiskt fokuserar analysen på den lilla skalan, dvs. byggnad och plats samt närmiljön. Detta eftersom detaljplanernas påverkan i första

Översiktsbild av Västlänkens sträckning genom Göteborg med stationer vid centralstationen, Haga och Korsvägen. Elipsen i röd skuggad färg visar Station Centralens placering.

hand sker på lokal nivå. Konsekvenser för staden och regionen ingår i den mån det bedöms som relevant.

Rapporten behandlar i första hand frågor som kan påverkas av detaljplanering. Vissa av de slutsatser som dras i rapporten faller dock utanför detaljplanens ramar, det kan handla om frågor som inte regleras i detaljplan eller som hamnar utanför planområdets geografiska gränser. Dessa frågor är alltjämt viktiga att belysa för att de ska kunna tas omhand i andra projekt eller i ett senare skede i planeringsprocessen.

Metoder och underlag

Kunskapsunderlaget som ligger till grund för analysen har erhållits med hjälp av olika metoder. Inledningsvis hölls ett startmöte (dec 2012) med tjänstemän från flera av kommunens förvaltningar samt andra aktörer för att diskutera stationsområdena. Startmötet följdes av tre workshopar, en för varje station där deltagarna bestod av tjänstemän, lokala aktörer och ett fåtal medborgare (workshoparna ägde rum i mars och september 2013). Under workshoptillfället fick deltagarna dela med sig av sina kunskaper om platserna samt resonera om platsernas utveckling. För att komplettera bilden och få med allmänhetens synpunkter genomfördes en mindre frågeundersökning i varje stationsområde (maj 2013). Personer valdes ut på slumpmässig basis för att svara på frågor om hur de upplever platsen samt hur de ser på en framtida station i det tilltänkta läget. Utöver detta har platsobservationer gjorts vid ett flertal tillfällen. Ett flertal möten med planhandläggare och andra involverade i planarbetet har hållits, både för att inhämta kunskap om områdena och för att diskutera detaljplanernas utformning.

Ytterligare underlag består av utredningar som tagits fram av Göteborgs Stad, antingen i samband med planeringen av Västlänken eller i annat syfte. Tidigare framtaget material såsom Stadslivsanalysen för centrala Göteborg (2012) och Göteborgs sociotopkartor (2006 och 2008) har exempelvis bidragit med en del kunskap. De mest bidragande utredningarna består dock av Stadslivsanalys för Västlänken (2014) och Fördjupad upplevelseanalys (2014) som tagits fram särskilt som underlag till SKA och BKA samt för att bidra till stadsutvecklingen vid stationerna. Övrigt underlagsmaterial består av projektrelaterade utredningar gällande kulturmiljö, naturvärden, handel, trafik och resandeprognoser samt kvalitetsprogrammen för stationerna (2014).

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

PLANFÖRSLAG

Station Haga ligger i skärningspunkten mellan stadsdelarna Haga, Vasastaden och stadskärnan. Planförslaget innehåller två entrélägen, ett norr om och ett söder om parken Haga kyrkoplan. Stationens huvudentré lokaliseras till det nordligare läget, i parkremsan mellan Nya Allén och Parkgatan. Planen möjliggör tre ytterligare uppgångar i det norra planområdet. En södra entré integreras i uppgången i Handelshögskolans lokaler.

Utsnitt ur plankartan som visar planområdet med dess bestämmelser.

NULÄGESBESKRIVNING

Planområdets läge mellan Haga, Vasastaden och stadskärnan innebär att områdets betydelse sträcker sig över stadsdelsgränserna. Fokus i nulägesbeskrivningen ligger dock på planområdet.

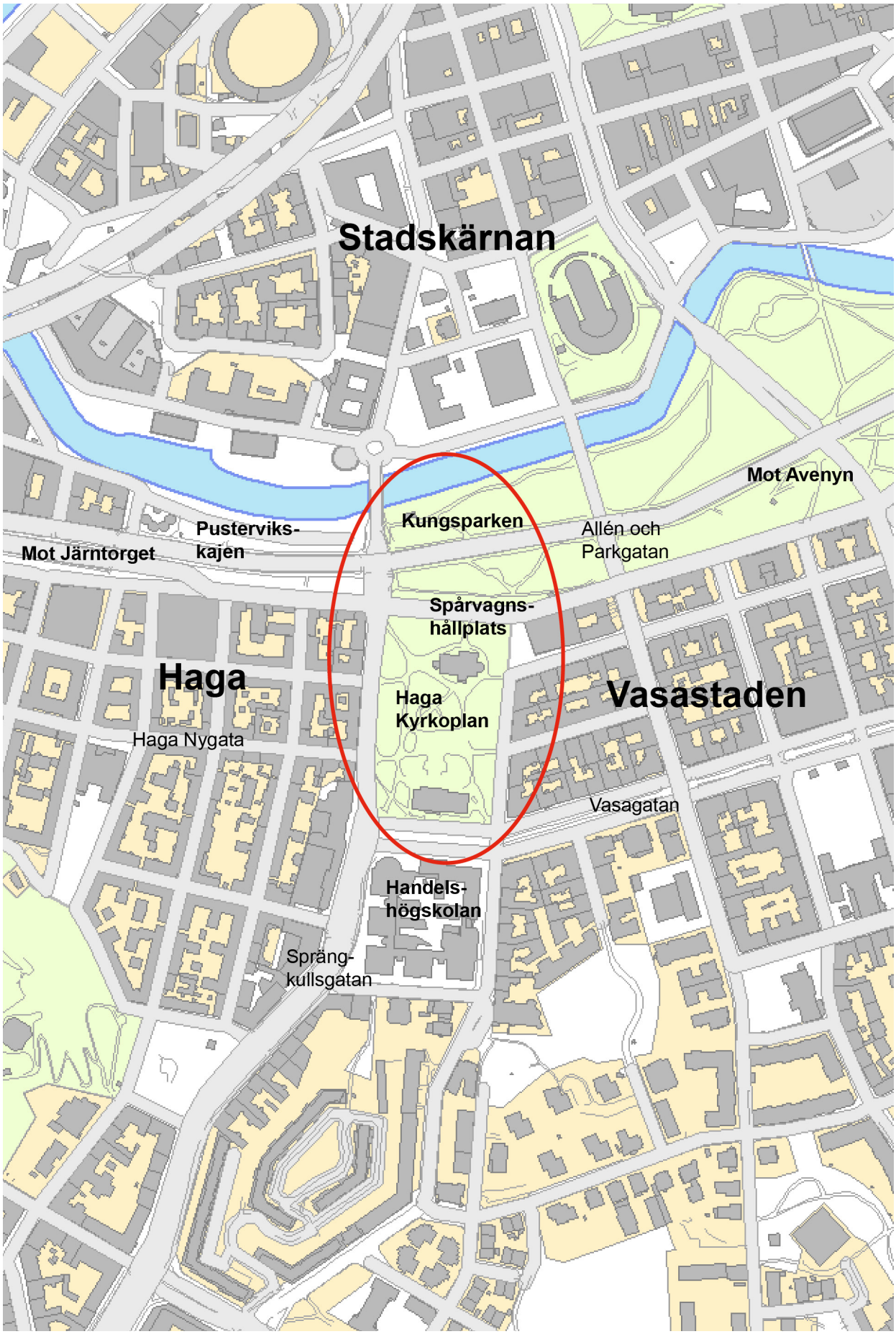
Sammanhållen stad

Planområdet har ett centralt och välintegrerat läge, strax utanför vallgraven och den innersta stadskärnan. Området karaktäriseras av stora rörelseflöden och många olika trafikslag, särskilt i korsningspunkten mellan Sprängkullsgatan och Allén där Västlänkens station planeras. Förutom biltrafik och kollektivtrafik passeras korsningen av gång- och cykelbanor i flera riktningar.

Några av stadens viktigaste kommunikationsstråk löper genom området, dels Allén och dels stråket Haga Nygata – Vasagatan. Det senare är ett populärt gång- och cykelstråk som kopplar samman områdena runt Järntorget med Avenyn och Heden. Stråket är välintegrerat i bebyggelsen och befolkas såväl dagtid som kvällstid. Alléns gång- och cykelstråk ligger mer frånkopplade från bebyggelsen i en grön kil som sträcker sig hela vägen från Järntorget till Centralstationen. Allén är ett av de mest vältrafikerade cykelstråken i centrala Göteborg men Stadslivsanalysen visar på låga gångflöden, trots goda utrymmen både för fotgängare och cyklister. Med sitt strategiska läge och stora ytor har Allén potential att ta hand om betydligt större gångflöden. Stråket mellan Sprängkullsgatan och Rosenlund är ytterligare ett viktigt stråk som går genom planområdet. Enligt Stadslivsanalysens mätningar har stråket Sprängkullsgatan–Rosenlund fler cyklister än Allén. Det är också längs med detta stråk, mellan nuvarande spårvagnshållplats och över Rosenlundsbron, som gångflödena i området är som störst. I förhållanden till användningsgraden är stråket underdimensionerat med smala trottoarer och cykelfält, samt med begränsad framkomlighet i korsningen vid Allén.

Överlag är stadsstrukturen och gaturummen i planområdet tydliga och lättlästa, dock med vissa lokala skillnader. Det norra planområdet är betydligt mer trafikdominerat, både av biltrafik och av kollektivtrafik. Den något komplexa korsningen mellan Sprängkullsgatan och Allégatorna skapar en barriär som försvårar framkomligheten för fotgängare och cyklister. Staketet vid hållplatsen Hagakyrkan förstärker barriäreffekten och gör spårvagnshållplatsen svårtillgänglig. Den södra delen av planområdet är mer promenadvänlig. Här har biltrafiken en underordnad betydelse och det finns stora utrymmen för fotgängare och cyklister att röra sig på i Vasaallén. Gångstråken och vistelseytorna är väl sammankopplade i den här delen av planområdet. Kopplingarna mellan norra och södra delarna av planområdet är sämre. Idag är gång- och cykelflödena koncentrerade till Sprängkullsgatan där utrymmet är begränsat.

Tillgängligheten till angränsande områden och till staden som helhet är god, både ur kollektivtrafikssynpunkt samt för bil- och cykeltrafik. Stationsläget ligger inom det framtida stomcykelnätet, vilket innebär att tillgängligheten med cykel kommer att vara hög från stora delar av staden. Spårvagnshållplatser finns vid Hagakyrkan och vid Handelshögskolan, och fördelat på dessa två går flera av stadens spårvagnslinjer.



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

Samspel

Planområdet och dess omgivning ger goda förutsättningar för möten och kontakter. Här finns en variation i stadsrummet med både aktiva och lugna vistelseytor. Med flera korsande stråk och promenadvänliga gator ger platsen också möjligheter för spontana möten i gatumiljön.

Mitt emellan de planerade stationsentréerna ligger den välanvända stadsparken Haga kyrkoplan, även kallad Hagaparken. Hagaparkens läge mellan Haga och Vasastaden gör den till en naturlig mötesplats för människor från båda stadsdelarna. Parkens läge och varierade karaktär bidrar till social blandning och gör den generationsöverskridande. Studenter, barnfamiljer, förskolor och turister är några av de grupper som vistas i parken. Stadslivsanalysens vistelsemätning visar att lek och spel är den aktivitet som dominerar i parken, men många andra sociala aktiviteter äger rum här. Människor kommer till parken för att koppla av, äta lunch, rasta hundar och umgås. Dessutom är det förhållandevis många som passerar genom parken. Som fysisk miljö är Haga Kyrkoplan öppen, ljus och tillgänglig med platt topografi. I brukarintervjuer beskrivs parken som en grön oas och många anger att de söker sig dit för rekreation och vila. Den inhägnade lekplatsen i parken är en viktig mötesplats för småbarn och deras föräldrar. Kvällstid är parken relativt oanvänd men den öppna karaktären gör att de flesta känner sig trygga under dygnets alla timmar.

Fler vistelseytor finns i Kungsparken i norra planområdet. Närheten till stora trafikerade gator drar dock ner Kungsparkens vistelsevärden avsevärt, med undantag för ytorna närmast kanalen där vistelsepotentialen är något högre. Den gröna kilen mellan Nya Allén och Parkgatan är särskilt bullerutsatt. Det begränsade vistelsevärdena i dessa delar av Kungsparken visar sig också i den relativt låga användningsgraden. En medveten gestaltning och en tydligare rumsbildning skulle kunna öka Kungsparkens vistelsekvaliteter, liksom fler inslag som riktar sig till barn. Eventuella avskärmningar mot trafiken måste dock vägas mot de nackdelar som de kan innebära ur trygghetssynpunkt.

Planområdet ger också möjlighet för samspel i gatumiljön tack vare stråk med generöst utrymme för fotgängare och cyklister. Vasaallén mellan Handelshögskolan och Samhällsvetenskapliga biblioteket (före detta Kurs- och tidningsbiblioteket) är ett viktigt sådant gaturum. Gångfartsgatan Haga Nygata som ansluter till planområdet har en liknande funktion med gott om uteserveringar och promenerande människor. Haga Nygata är ett av stadens mest besökta café- och shoppingstråk. Den småskaliga bebyggelsestrukturen i Haga skapar dessutom goda förutsättningar för kontakter mellan boende och verksamma i området. I Haga och Vasastaden finns en levande café- och restaurangkultur som gynnar det sociala livet. Samtidigt finns förhållandevis många icke-kommersiella verksamheter som är öppna för allmänheten såsom Hagakyrkan, Smyrnakyrkan, Handelshögskolan och Samhällsvetenskapliga biblioteket. Balansen mellan kommersiella och icke-kommersiella vistelseplatser är en av styrkorna i området.

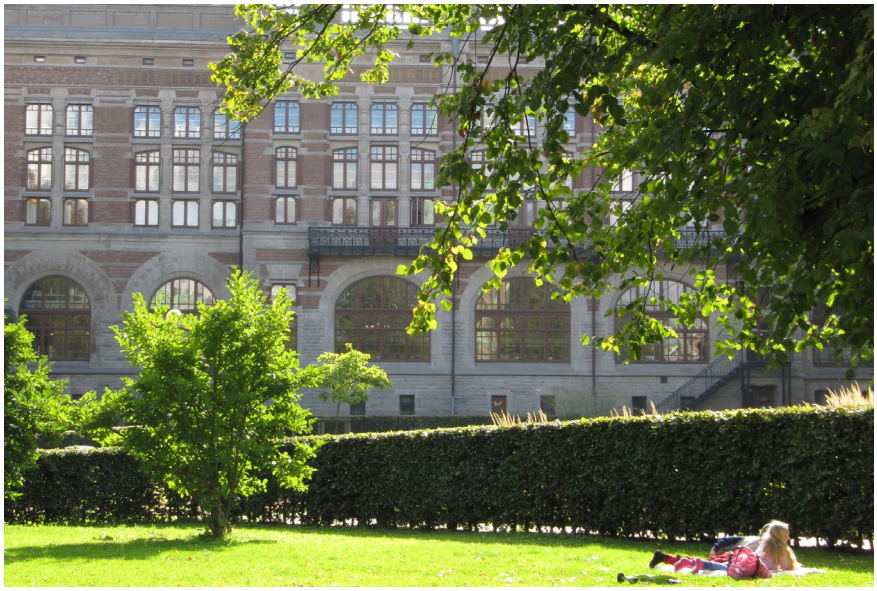
Här finns målpunkter som berör och besöks av människor från hela staden såväl som regionen. Dessutom är området, i synnerhet Haga, ett populärt besöksmål bland turister. Det innebär att platsen skapar möjligheter för samspelsintegration, det vill säga att människor med olika bakgrunder kan se varandra och mötas.

Vardagsliv

Området där stationen hamnar präglas av ett aktivt vardagsliv med flera viktiga funktioner inom räckhåll. Blandningen av bostäder, arbetsplatser, högskoleinstitutioner, handel och service skapar en variation av människor och aktiviteter i området. Inom 10-minutersavstånd från platsen finns dessutom flera publika målpunkter såsom Järntorget, Avenyn och Grönsakstorget.

Göteborgs universitet och arbetsplatserna innebär att många besöker platsen på vardaglig basis. Universitet som på senare år expanderat sin verksamhet lokalt spelar en avgörande roll för vardagslivet. Gemensamt har Handelshögskolan och Campus Haga ett studentantal på över 10 000 per år samt cirka 700 arbetsplatser.

Folklivet och de många verksamheterna bidrar till en positiv trygghetsupplevelse i området. Platsens olika funktioner ger ett varierat vardagsliv med aktivitet och rörelse under stora delar av dygnet. Som mest aktivt är det på dagtid eftersom merparten av verksamheterna stänger efter kontorstid, med undantag för några restauranger. Trygghetsbilden är något sämre i planområdets norra delar, dvs. norr om Hagakyrkan. Många undviker Kungsparken och Allén sena kvällar och nätter på grund av att det känns otryggt. Ett av problemen i planområdets norra delar är avsaknaden av bostäder och aktiva fasader. Bostäder och verksamheter med fönster ut mot gatan skapar en närvaro och ett rörelseflöde som ökar tryggheten på en plats. Parker, som likt Kungsparken, ligger lite avskilt från sådana funktioner är särskilt sårbara ur trygghetssynpunkt. Utbyggnad av bostäder eller verksamheter vid Pustervikskajen skulle stärka tryggheten i Allén och Kungsparken. Situationen i Hagaparken är bättre eftersom merparten av parken kantas av bebyggelse. Genom att aktivera Haga Kyrkogata, längs med parkens östra långsida skulle trygghetsupplevelsen dock kunna stärkas ytterligare. Här finns flera lokaler som skulle kunna användas för mer publikintensiva verksamheter än idag. Ytterligare en insats som skulle göra Haga Kyrkogata till en mer levande stadsgata hade varit att ta bort parkeringsplatserna som upptar stor yta och skärmar av parken och istället skapa ett gång- och cykelstråk som avlastar Sprängkullsgatan. En aktivering av Haga Kyrkogata



Plats för vila i Hagaparken. Kurs- och tidningsbiblioteket syns i bakgrunden.

skulle inte bara gynna Hagaparken utan också öka flödet ner mot platsen framför Smyrnakyrkan, som idag ligger avskilt.

Haga Kyrkoplan har stor betydelse utifrån ett vardagsperspektiv. För många boende är grönområdet det närmaste och ett av få alternativ. Som nämnts spelar parken också en viktig roll för lokala skolor och förskolor. Flera av skolorna i området saknar egen skolgård och är beroende av parkerna för sin utomhusvistelse. Haga kyrkoplan är populär eftersom den erbjuder en kombination av öppna ytor för spring och lek samt en inhägnad lekplats. För förskolan Lönnen som huserar i bottenvåningen på före detta Kurs- och tidningsbiblioteket är Hagaparken ett direkt substitut för egen gård och de använder parkens utrymmen flera gånger om dagen. Även skolor och förskolor som har tillgång till egen gård besöker parken för att få variation i utomhusvistelsen. Under soliga dagar vid de mest besökta tidpunkterna på dagen kan det vara ont om plats, både på lekplatsen och i resten av parken. Den inhägnade lekplatsen är den del av parken där aktiviteten är som stadigast och den används året runt. För invånare med småbarn är lekplatsen en viktig kvalitet som bidrar till en god och trygg boendemiljö. Parkeringarna öster om Hagaparken (på Haga kyrkogata) har pekats ut som viktiga ur vardagssynpunkt eftersom föräldrar som lämnar och hämtar på förskolan Lönnen parkerar här.

Det centrala läget med flera viktiga gång- och cykelstråk skapar en omfattande genomfartstrafik i området. Cykelvägar finns längs Sprängkullsgatan, Allén och Vasagatan men det råder brist på cykelparkeringar i närområdet. I en jämförelse med andra primärområden i Göteborg är bilinnehavet bland boende i Vasa och Haga lågt, i synnerhet i Haga. Tillgången på goda gång- och cykelstråk samt närhet till kollektivtrafikplatser är därför av särskilt stor vikt för invånarna. Betydelsen av attraktiva förbindelser förstärks ytterligare av universitetets närvaro eftersom studenter är en grupp som promenerar och cyklar i hög utsträckning. Tillgängligheten för fotgängare och cyklister är överlag som god, med mindre lokala skillnader. Planområdet är också lätt att nå med bil och kollektivtrafik från hela staden.

I närområdet finns ett varierat utbud av service och dagligvaruhandel som underlättar vardagslivet för invånarna. I Rosenlund som ligger inom

Fika och umgänge på Haga Kyrkoplan.

5-minutersavstånd från stationsläget finns två större mataffärer. För att ta sig till affären passerar boende i Haga och Vasastaden korsningen Sprängkullsgatan/Allén.

Identitet

Eftersom Station Haga hamnar i skärningspunkten mellan olika områden och stadsrum är det lite vanskligt att tala om en samlad identitet. Trästaden Haga, stenstaden Vasa, universitetsområdet, allén och parkmiljön intill vallgraven har alla sina specifika karaktärer och särdrag. De lokala skillnaderna till trots finns också många likheter och som helhet har området en utpräglad och stark identitet.

Trots det centrala läget ligger området något utanför själva stadskärnan. Här finns många urbana kvaliteter men de kommersiella avtrycken är inte lika utpräglade som i stadskärnan vilket ger större utrymme för lokala uttryck och särdrag. Dessutom är det lokala vardagslivet starkare än i stadskärnan. Gemensamt för de omgivande stadsdelarna är att det finns ett historiskt djup i den fysiska miljön, med avtryck från 1600-talet och framåt. Genom blandningen av gammal och ny bebyggelse kan man ana de olika årsringarna, exempelvis i Rosenlund med bastionen och 1990-talsbebyggelse sida vid sida. Haga och Vasastaden präglas båda av äldre bebyggelse och erbjuder med sina många caféer och restauranger ett populärt alternativ till Avenyn och stadskärnan. Haga Kyrkoplan ligger som en länk mellan de olika arkitektoniska stilarna men är också i sig en intressant kulturmiljö där historien gör sig påmind. Hagakyrkan som invigdes 1859 är ett starkt riktmärke i parken såväl som biblioteket från år 1900 i parkens södra ände. De historiska byggnaderna är karaktärsskapande element som bidrar till områdets identitet.

Mötet mellan olika tidsepoker skapar en unik och spännande miljö som attraherar både stadens invånare och turister. I Stadslivsanalysens undersökning om göteborgarnas favoritplatser hamnar Haga i topp som en av de fyra mest populära platserna i staden. Stora delar av den före detta arbetarklasstadsdelen har bevarats tack vare en stark proteströrelse mot rivningarna på sjuttiotalet. Numera är det ett populärt bostadsområde och besöksmål med ett stort utbud av caféer och butiker. Den täta strukturen med äldre landshövdingshus ger området en unik och

Gång- och cykel i Vasagatan.

småskalig karaktär som uppskattas både av boende och av besökare. Den mänskliga skalan, i kombination med det faktum att området är så gott som bilfritt, gör det till en särskilt populär plats bland barnfamiljer. Utmärkande för Haga är dessutom att det finns en relativt stark gemenskap bland de som bor och driver verksamhet i området. Vidare ger popularitetsmätningen i Stadslivsanalysen en indikation om att Haga är en plats som berör människor långt utanför det lokala sammanhanget. Det är en plats som många göteborgare (och mer långväga gäster) har en relation till och en uppfattning om.

Allén i norra planområdet skiljer sig något från övriga delar, både till innehåll och till karaktär. Miljön som allt mer kommit att domineras av trafiken saknar det varierade stadslivet som är utmärkande för resten av planområdet. Däremot har Allén och Kungsparken, som sträcker sig som ett långt grönbälte genom staden, ett mycket stort kulturhistoriskt värde.

Under senare år har den lokala identiteten påverkats av utvidgningen av Göteborgs universitet. I samband med att det blivit fler studenter har området runt Hagaparken fått en mer urban karaktär med en tillökning av caféer och restauranger. Vissa upplever att det gett området en mer ungdomlig prägel.

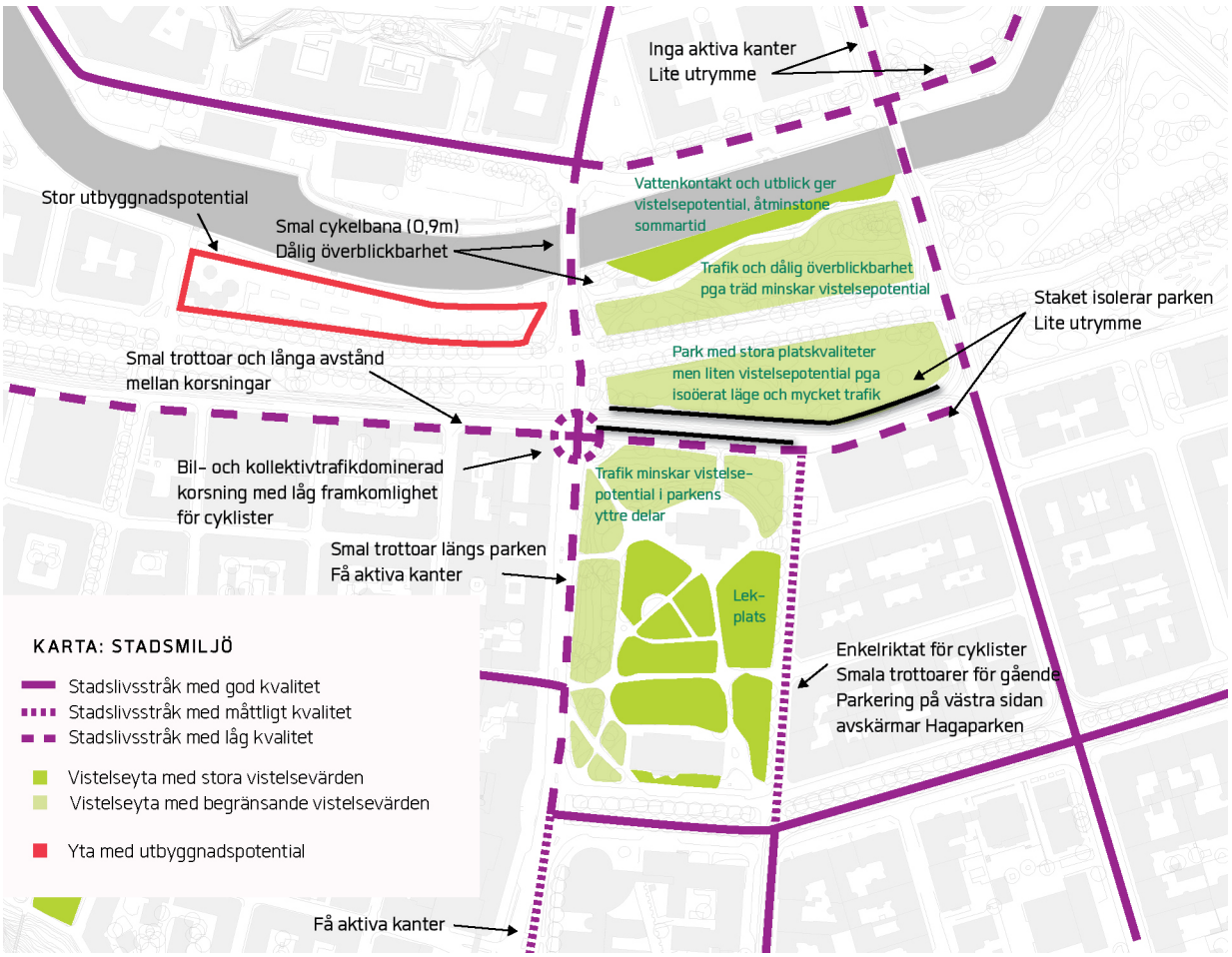


Bild från Stadslivsanalysens analys av nuläget runt station Haga

Hälsa och säkerhet

Vad gäller trafiksäkerheten har olyckor (2001-2010) framför allt inträffat i korsningen Sprängkullsgatan-Allén, vid övergångsstället mellan Haga Nygata och Haga kyrkoplan samt i korsningen Vasagatan-Viktoriagatan. I Trafikverkets undersökning med barn från lokala skolor framkom att Sprängkullsgatan upplevs som osäker och svår att ta sig över. Svårigheterna beror både på bilarna och på cyklisterna menar de. Montessoriskolans elever använder Hagaparken som skolgård och passerar regelbundet genom parken på väg till hemkunskaps- och slöjdlektioner i Hagaskolan. Vidare har spårvagnshållplatsen vid Hagakyrkan ett utsatt läge. De trafikerade vägarna som omger hållplatsen försvårar framkomligheten och kan vara en osäkerhetsfaktor, inte minst för barn. Föräldrar som annars tillåter sina äldre barn att ta sig runt på egen hand i staden känner att platsen är olämplig och osäker för barn.

Haga och Hagaparken utmärker sig som skyddade zoner där barnen kan röra sig förhållandevis fritt. Det gäller i synnerhet den inhägnade lekplatsen i Hagaparken som har ett stort säkerhetsvärde enligt föräldrar vars barn använder platsen. Samtidigt har vägarna som omger parken, i synnerhet Sprängkullsgatan och Parkgatan, en barriärskapande effekt som försämrar tillgängligheten mellan parken och omgivningen. Haga upplevs som säkert och barnvänligt tack vare den begränsade biltrafiken.

Trafiken i området genererar både buller och luftföroreningar – två viktiga hälsofrågor. De högsta bullernivåerna finns i de norra delarna av planområdet där biltrafiken är som tätast. Trafiken i Allén sänker vistelsekvaliteterna i Kungsparken som annars hade haft potential att bli en mer använd yta. I kombination med trafiken längs med Sprängkullsgatan ger den också minskade vistelevärden i Hagaparken, i synnerhet i parkens norra delar. Trafikverkets undersökning visar att barnen upplever trafikbullret som en störande faktor i närmiljön.

Flera av barnen som deltog i Trafikverkets undersökning är bosatta i närområdet, dvs Vasa, Annedal, Linnéstaden och Haga. En återkommande uppfattning bland barnen var att det är brist på bra parker och lekområden i centrum. Tillgången till kvalitativa lekmiljöer i närheten av bostad och skola är viktigt för barns hälsa och utveckling. Det har exempelvis visat sig att barn som har tillgång till en varierad skolgård har bättre för-

Komplex korsning med mycket trafik, Sprängkullsgatan/Allén.

utsättningar att utvecklas psykiskt, motoriskt och socialt. Eftersom flera av skolorna i närområdet helt saknar, eller har begränsade ytor för utomhuslek spelar Hagaparken en central funktion.

Sammanfattning

Planområdet ingår i en välutvecklad stadsstruktur med mycket rörelse och ett rikt vardagsliv. En blandning av funktioner såsom bostäder, arbetsplatser, skolor, handel och service samsas i närmiljön. Området har en stark identitet och ett stort stadsbyggnadshistoriskt värde. Mitt i planområdet ligger Haga kyrkoplan - ett grönt stadsrum och en mötesplats med stor betydelse för boende, studerande och förskolor i området. Flera viktiga stråk för fotgängare och cyklister, exempelvis Vasagatan, Haga Nygata och Allén sträcker sig genom området. Allén är ett viktigt stråk för bilar och cyklister men fungerar samtidigt som en barriär mellan områdets norra och södra delar. Passagerna över Allén är besvärliga och området upplevs som otryggt på kvällstid.

Sammanfattningsvis har området en stark identitet och flera goda stadskvaliteter att värna. Det gör det också till en känslig miljö där förändringar i innehållet kan väcka starka reaktioner bland boende och verksamma samt hos stadens invånare.

Behov för planområdet

Behov identifierade utifrån nulägesbeskrivningen

- Bättre villkor för fotgängare och cyklister i korsningspunkten vid Allén.
- Minska barriäreffekterna mellan Parkgatan, Nya Allén och kanalen (ta bort staket).
- Stärk kopplingen mot Järntorget för gående.
- Öka utrymmet för fotgängare och cyklister på Rosenlundsbron.
- Ta vara på utbyggnadspotential vid Pustervikskajen.
- Öka vistelsepotentialen och tryggheten i Kungsparken samt komplettera med lekytor för barn.
- Aktivera Haga kyrkogata med hjälp av gång- och cykelstråk. Positivt både för parken och för Smyrnakyrkans torg.
- Värna Haga kyrkoplans vistelsevärden och stora betydelse för barnfamiljer, skolor och förskolor.

KONSEKVENSER

Sammanhållen stad

Med en stationsetablering enligt planförslaget skapas en ny knutpunkt i kollektivtrafiknätet med ett ökat resenärsantal och nya rörelseflöden. Planområdet och närliggande målpunkter blir mer tillgängliga både för stadens invånare och för besökare och pendlare.

De största förändringarna sker i planområdets norra del där två nya stationsbyggnader planeras, en i Kungsparken och en på Pustervikssplatsen. Det norra planområdet som i nuläget domineras av bil- och spårtrafik får i och med stationen en ny publik funktion där många människor kommer att röra sig. Flödena kommer fördelas mellan entrén i Kungsparken och den kompletterande uppgången vid Pustervikssplatsen. Med ökade rörelseflöden i det norra planområdet förstärks betydelsen av befintliga stråk mot Järntorget, Rosenlund och centrum.

Stationsbyggnaden i Kungsparken ligger inkilad mellan Parkgatan och Nya Allén. I skisser som tagits fram för entrén är uppgången orienterad mot öster, alltså motsatt riktning än korsningen. Detta är inte något som detaljplanen reglerar men entréns orientering är en mycket viktig fråga ur socialt perspektiv. För orienterbarhetens och trygghetens skull bör det finnas entréer mot alla håll, men särskilt mot de starka stråken i korsningen Sprängkullsgatan/Allén. Annars finns en risk för att baksidor skapas som i sin tur försämrar tryggheten och bidrar till en tråkig miljö.

Den nya stationsbyggnaden på Pustervikssplatsen kan stärka stråken Sprängkullsgatan-stadskärnan, via Rosenlundsbron, ett stråk som redan idag är ett av de mer välintegrerade stråken sett till gatunätet men som vid Allén bryts av trafik och tomma ytor. Av kulturhistoriska skäl ska Rosenlundsbron bevara sin nuvarande utformning och får inte breddas. Detta innebär att de idag smala fälten för gående och cyklister endast kan breddas genom att smalna av körfälten för bil. De flesta som kommer att stiga av Västlänken vid Station Haga använder någon av de norra entréerna och ska gå mot stadskärnan. Det är alltså här de största rörelseflödena tillkommer, varför Rosenlundsbron är en särskilt viktig länk för en fungerande gatustruktur. Det finns risk för att Rosenlundsbron även med en mindre breddning av gång- och cykelfälten är för smal för det stora flöde gående och cyklister som kommer att trafikera bron.

Planförslaget innehåller en ny gångbro över vallgraven i Haga Kyrkogatas förlängning, vilken bidrar till ett mer finmaskigt gatunät och fler möjligheter för gående. Gångbron har potential att avlasta Rosenlundsbron, förutsatt att Arkitektgatan förlängs och möter upp den nya bron norr om vallgraven. Med hjälp av en reducering av antalet parkeringsplatser möjliggör planförslaget ett nytt gång- och cykelstråk längs med Haga Kyrkogatas västra sida. Den nya gångbron bidrar till ett starkare stråk för fotgängare längs Haga Kyrkogata och vidare in mot stadskärnan. Detta nya stråk kan fungera som ett fotgängarvänligt alternativ till Sprängkullsgatan som är mer trafikdominerad. Ventilationsanläggningar föreslås på torget utanför Smyrnakyrkan i Haga Kyrkogatas förlängning. Det är viktigt att ventilationen lokaliseras och utformas så att den inte stör det nya stråket. Vidare är det viktigt att hela stråket obrutet utformas så att gående prioriteras.

Förutom den nya bron innehåller planförslaget inga nya gator, men den möjliggör förändringar inom befintligt gatunät. Exempel på sådana förändringar är ökad kapacitet för spårvagnar i Parkgatan, nytt cykelkörfält på Sprängkullsgatan och borttagning av parkeringar längs vallgraven och längs Haga Kyrkogata. Det ökar möjligheterna för ökad spårburen kollektivtrafik och högre prioritering av fotgängare, medan biltrafik och bilparkering prioriteras ner. Enligt trafikutredningen kan trafiken eventuellt stängas av i nord-sydlig riktning och en sammankopplande torg/parkyta skapas i korsningen. Detta skulle förbättra villkoren för gående, cyklister och kollektivtrafik ytterligare. Rikligt med cykelparkeringar bör finnas i anslutning till starka cykelstråk och målpunkter, alltså vid Allén och Vasagatan.

Miljön vid Pustervikssplatsen blir mer trivsam för gående när en del av parkeringar tas bort och ersätts av torgyta. Att gå längs Pustervikskajen kan komma att bli det avkopplande sättet att promenera från Station Haga mot Järntorget/Esperantoplatsen. Den genare vägen mot Järntorget, längs Södra Allégatan, förändras dock inte med planförslaget, utan riskerar att även fortsättningsvis ha en för smal trottoar och trafikdominerad miljö.

Att den södra entrén integreras i en byggnad och inte i Vasagatans allé innebär att Vasagatans allé även fortsättningsvis lämnas fri för gående och cyklister. Detta är positivt då stråket är en viktig länk mellan Avenyn och områdena runt Järntorget.

Samspel

Planförslaget påverkar inte Haga Kyrkoplan i någon större utsträckning. Det är positivt att detaljplanen inte möjliggör ventilation och andra schakt för Västlänken i Hagaparken eller andra platser med höga sociala värden. Att uppgångarna hamnar utanför Haga Kyrkoplan är mycket positivt, eftersom det medför att trycket på Kyrkoplan inte ökar nämnvärt. Samtidigt placeras uppgångarna så pass nära att gångflödena genom och runt omkring parken kan öka något. Ökade folkflöden genom parken kan potentiellt störa upplevelsen av parken som en lugn oas och som ett tryggt lekrum för barn. I det här fallet väntas flödena dock bli så pass små att det inte försämrar upplevelsen eller användningen av parkens ytor. Planens enda negativa konsekvenser för Hagaparken är att några av träden i parkens nordvästra hörn behöver fällas i samband med utbyggnad av stationen. Dessa träd är viktiga för avskärmningen mot trafiken och således också för vistelsekvaliteterna i parken. Enligt planförslaget ska parkmiljön inklusive trädbestånd så långt teknisk möjligt bevaras. Där ingrepp inte kan undvikas ska återplantering och återställning ske.

Med en omvandling enligt planförslaget har Kungsparken potential att avlasta Haga Kyrkoplan, förutsatt att åtgärder för att stärka parkens vistelsevärden vidtas. En ny bro kan skapa nya rörelseflöden genom parken som ger en mer levande karaktär. Kungsparkens attraktionskraft skulle också kunna stärkas med hjälp av inslag för spel och lek som lockar fler barn att vistas i parken. Hastigheterna för den närgående biltrafiken bör sänkas för att lugna ner stadsrummen runt allén och öka vistelsekvaliteterna i parken.

Entréns läge innebär att en del av parkytan mellan Parkgatan och Nya Allén försvinner. Med tanke på ytans trafikdominerade karaktär och låga användningsgrad idag väntas det inte påverka platsens vistelsevärden negativt. Planförslaget skapar utrymme för stationsbyggnad och torgyta, vilket istället genererar nya sociala värden. Om stationsbyggnaden får aktiva fasader åt alla håll kan den nya torgytan bli en plats för samspel och spontana möten.

Pustervikssplatsen längs Rosenlundskanalen kan få ett ökat socialt värde i och med att en del av parkeringsplatserna tas bort och ersätts med torgyta samt en stationsbyggnad med centrumändamål. Det vore positivt om byggnaden kan få aktiva fasader för att maximera vistelsekvaliteterna på torgytan. Vatten är ett attraktivt inslag i stadsmiljön och det är därför ur ett socialt perspektiv positivt att förlägga vistelseytor längs vattnet.

Den södra entrén medför relativt små konsekvenser för det sociala livet. I och med att entrén integreras i befintlig byggnad sker inga förändringar i den fysiska utomhusmiljön. Omgivande ytor bevarar sin nuvarande utformning och stadsbilden förblir relativt oförändrad, förutom utformningen på den nya tillbyggnad som entrén kommer att bli en del utav. Påverkan kommer främst att handla om en mindre ökning av rörelseflöden.

Vardagsliv

För många människor kan planförslaget ge positiva konsekvenser för vardagslivet. Boende i stationens upptagningsområde och som pendlar ut får snabbare resvägar. Den stora gruppen som gynnas är arbetande och studerande i området som pendlar in då det blir enklare och mer tidseffektivt för tillresande att ta sig till Haga, Vasastaden och innanför Vallgraven.

Ökad tillgänglighet och ett större besöksunderlag kan i sin tur bidra till ökad attraktionskraft, dels för företags- och verksamhetsetablering men också för inflyttning. Det ökade underlaget kan bidra till en utökning av den kommersiella servicen med fler restauranger och butiker. På kort sikt kan dagens näringsidkare gynnas i och med att kundunderlaget ökar. I förlängningen finns dock en risk att en sådan utveckling indirekt bidrar till

Haga Nygata kort utanför planområdet.

stigande fastighetspriser och lokalhyror. Det skulle särskilt drabba alla de småskaliga verksamheterna som finns i Haga och Vasastaden idag. Om priserna blir för höga kan verksamheterna tvingas flytta eller lägga ner.

En ökad etablering av verksamheter kan också innebära mer störningar i form av buller från varutransporter samt ett tilltagande folkliv nattetid, vilket brukar upplevas som negativt för boendemiljön. Om bostadspriserna ökar bidrar det till gentrifiering av området, där boende med högre inkomster kan flytta in på bekostnad av boende med lägre inkomster.

Alla uppgångar i den norra delen ligger långt från bostäder och kan således vara ganska ödsliga på kvällstid. Att platserna vid Allén och vallgraven idag upplevs som otrygga försämrar förutsättningarna för trygga passager till och från stationen. Det kan också kännas otryggt med stationsmiljön och att gå ner i trappor till perrongerna om det endast är få personer i närheten. Om bostäder hade planerats inom stråket, exempelvis på Pustervikskajen, hade tryggheten kunnat öka ytterligare, för de som passerar såväl som för de som ska resa med Västlänken. Det är av största vikt att entréerna i norrläget utformas med stor hänsyn till trygghetsaspekten. De ökade rörelseflöden som stationsetableringen för med sig bidrar positivt till tryggheten. En realisering av föreslagen bro skulle innebära fler människor som rör sig öster om stationsbyggnaden (och i Haga Kyrkogatas förlängning), vilket i sin tur skulle gynna trygghetsupplevelsen intill entrén i Kungsparken samt i delar av parkmiljön som idag ligger lite avskilt.

Idag är det fler skolor, förskolor och barnfamiljer som använder lekplatsen på Haga Kyrkoplan. Förutom ett möjligt ökat besökstryck påverkas inte deras verksamhet av planförslaget. Det är idag problem med för få lekplatser och ytor för barn i närområdet. Om Kungsparken får ökade vistelsekvaliteter och mer aktiviteter för barn, kan skolor och familjer få fler alternativ att välja mellan och trängseln på lekplatserna skulle kunna minska.

Identitet

Haga är ett område där vardagslivet för de som bor och verkar här samexisterar med besökare, långpendlare och turism. Denna samexistens kommer att fortsätta, med en något större betoning på det liv som rör mer långväga besökare. I takt med att området får en starkare roll som knutpunkt, riskerar den småskaliga och lokala karaktären att försvagas något. Med större besöksunderlag och fler tillfälliga besökare kan området också komma att få en mer handelsinriktad och kommersiell prägel. Samtidigt tillåter inte ytorna inom planområdet någon ny bebyggelse för handelsetablering, annat än i stationsbyggnaden. Detta i kombination med en begränsad andel lokaler runt planområdet bör bromsa den typen av utveckling.

Omvandlingen av stationsområde vid Allén kommer innebära en förändring i den befintliga grönstrukturen där några av de äldre träden inte kan bevaras. Den historiskt intressanta grönstrukturen vid Allén bryts delvis upp i och med stationsbyggnaden och den kulturhistoriska miljön påverkas negativt. Samtidigt är platsen idag till stor del även ett mellanrum som avgränsar Haga och Vasastaden från centrum. Med den nya stationen får platsen i sig en ny identitet som knutpunkt, medan den också kan fungera som en förlängning av centrum och till viss del knyta ihop

centrum med Haga och Vasastaden. Platsen kommer troligen att upplevas som en mer levande och urban miljö än idag.

Förändringar som föreslås i detaljplanen utgör inte något hot för den befintliga bebyggelsen i planområdet. Däremot möjliggör planen för nya fysiska inslag i form av stationsbyggnader och uppgångar. Detaljplanen stadgar att nya tillägg ska ta hänsyn till omgivande kulturmiljö. Dessa tillkommande inslag påverkar ändå identiteten och kan upplevas som störande, medan andra kan uppfatta dem som positiva tillägg.

Hälsa och säkerhet

Väl i drift kommer Västlänken inte påverka ljud- och luftmiljön i betydande mening. De tekniska anläggningarna, beroende på typ av anläggning och placering kan medföra en mindre påverkan på ljud- och luftmiljön.

Det är idag mycket dålig luftkvalitet kring Sprängkullsgatan. I och med det ökade flödet av resenärer som Västlänken genererar kommer fler personer att exponeras för luftföroreningarna här.

I samband med den förväntade ökningen av gång- och cykelflöden finns en risk för att nya konfliktytor uppstår, dels mellan fotgängare och cyklister men också mellan cyklister och andra trafikslag. Välanvända stråk som Vasagatan och Sprängkullsgatan kan utifrån nuvarande utformning ha svårt att ta emot större mängder, varför det är positivt att planförslaget möjliggör en breddning av trottoaren på Sprängkullsgatans västra sida för att ge utrymme åt nytt cykelkörfält.

Korsningen mellan Sprängkullsgatan och Allén kommer bli mer belastad än idag. Den ökade trafikbelastningen kan påverka den faktiska och upplevda säkerheten för gående och cyklister, särskilt för barn och unga. Trots att planförslaget medför förändringar som prioriterar gående och cyklister mer än idag är förbättringarna troligtvis inte tillräckliga för att leva upp till de skärpta kraven på tillgänglighet som stationsetableringen innebär. Framkomligheten för fotgängare och cyklister är fortsatt begränsad med en trafiksituation som kräver ett stort mått av vaksamhet från oskyddade trafikanters sida.

Lekplatsen på Haga Kyrkoplan.

	Nuläge	Planförslag	Konsekvenser
Sammanhållen stad	• Centralt och välintegrerat • Allén samt Haga Nygata-Vasagatan är viktiga stråk. Trafikdominerat vid Allén • Promenadvänligt vid Vasagatan • Korsningen Sprängkullsgatan/Allén samt Rosenlundsbron underdimensionerade för gångare och cyklister	• Huvuduppgång vid Allén, men riktad mot öster. • Sekundär uppgång i Handelshögskolan • Ny bro över vallgraven i Haga Kyrkogatas förlängning • Möjliga breddningar av trottoarer och cykelbanor längs Sprängkullsgatan och Rosenlundsbron	• Rikta huvudentrén mot korsningen Sprängkullsgatan/Allén • Risk för trängsel på Rosenlundsbron om den inte tillåts breddas • Nytt stråk längs Haga Kyrkogata, över vallgraven mot city. Arkitektgatan bör möta stråket. Prioritera fotgängare hela stråket.
Samspel	• Variation bland platser, lugnt och aktivt • Hagaparken viktig plats för lek, vila och möten. Grön oas. • Kungsparken trafikdominerad med små sociala värden • Många sitter vid och rör sig längs Haga Nygata-Vasagatan	• Endast små förändringar vid Haga Kyrkoplan • Ny bro över vallgraven i Haga Kyrkogatas förlängning • Stationsbyggnader vid Allén	• Haga Kyrkoplan skyddas som värdefull social yta • Kungsparken potential att bli mer attraktiv som vistelseyta • Fasader mot Allén och Pustervikskajen bör vara aktiva och byggnaderna ha kvällöppna aktiviteter
Vardagsliv	• Många olika funktioner • Nära många stora målpunkter • Tryggt i stort, men inte vid Allén och Kungsparken • Haga Kyrkoplan är ett av få grönområden i närheten • Högt tryck på lekplatsen • God tillgänglighet för gångare och cyklister • Boende, verksamma, besökare och turister samsas	• Bättre kollektivtrafik, knutpunkt • Inga bostäder planeras	• De ökade flödena av människor riskerar att öka kostnader för lokalhyror och bostäder • Korsningen Sprängkullsgatan/Allén riskerar att upplevas otrygg på kvällen • Om lekplats inrättas på Kungsparken kan trängseln på Haga Kyrkoplan minska
Identitet	• Mitt emellan city innanför vallgraven, Haga och Vasastaden • Historiskt djup i platser och kvarter i hela området med avtryck från 1600-talet och framåt • Allén historiskt grönbälte	• Grönstrukturen vid Allén bryts upp av ny stationsbyggnad och ytor för hållplats • Nya stationsbyggnader • En del gamla träd fälls • Inga byggnader rivs	• Alléns kulturhustoriska miljö påverkas negativt • Nya byggnader kan kontrastera mot den befintliga miljön • Platsen kommer uppfattas mer urban och ha fortsatt samexistens mellan boende, verksamma, besökare och turister
Hälsa och säkerhet	• Komplex trafiksituation i korsningen Sprängkullsgatan/Allén • Hagaparken och lekplatsen skyddat område, men omgärdat av trafikbarriärer • Hagaparken en av få grönområden och lekplatser i närheten	• Ökad kollektivtrafik • Utrymme för cykelkörfält i Sprängkullsgatan	• Komplex och hårdtrafikerad punkt där Allén möter Sprängkullsgatan, kan vara särskilt svårorienterad för barn och personer med funktionsnedsättning • Fler människor i rörelse där det är höga luftföroreningar

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

Planförslaget möjliggör mindre uppgångar vid Haga Kyrkoplans hörn mot korsningen samt i Allén väster om korsningen med Sprängkullsgatan. Dessa uppgångar kan göra att resenärer kan välja vilken sida av den trafikerade korsningen man ska komma upp till och färre behöver korsa bil- och kollektivtrafiken. Platsen för uppgången vid Haga Kyrkoplan saknar idag sociala vistelsevärden, varför det ur ett socialt perspektiv inte är negativt att förlägga en uppgång här.

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Med en stationsetablering enligt förslaget skapas en ny knutpunkt i kollektivtrafiksnätet med ett ökat resenärsantal och nya rörelseflöden. Station Haga kommer i första hand att påverka miljön norr om Hagakyrkan som går från att vara ett trafikrum till en publik målpunkt. Detta ställer nya krav på platsen framförallt vad gäller tillgängligheten och tryggheten runt stationen. Vissa åtgärder som föreslås i planen möjliggör nya stråk och kopplingar som underlättar framkomligheten och stärker tryggheten i dessa delar av planområdet. Uppgångarna ligger nära befintligt gatunät och viktiga stråk, men entrén i Kungsparken är tänkt att orienteras mot öster i stället för mot korsningen där de starka stråken finns.

Åtgärderna i alléområdet bör i första hand handla om att skapa ökad trygghet och tillgänglighet. Stråken mot stadskärnan och Järntorget borde stärkas ytterligare med större utrymme för gående och delvis även cyklister. Entrén i Kungsparken bör förses med in- och utgångar i flera riktningar, men främst i väster för att knyta an till starka stråk. Detta för att undvika otrygga baksidor och underlätta orienterbarheten. Vidare behöver kopplingarna mellan hållplatsen Hagakyrkan och omkringliggande stråk och platser förbättras. Frågan om tillgänglighet och trygghet på platsen kan dock inte enkom lösas i detaljplanen utan måste hanteras i övriga planeringsprocesser för området (exempelvis i trafikplanen) samt i senare skeden. Trygghetsupplevelsen i norra planområdet skulle gynnas om det fanns ett mer stadsmässigt innehåll runt omkring planområdet, exempelvis service eller bostäder.

Vad gäller Kungsparken riskerar planen att försvaga den kulturhistoriska identiteten i och med att grönstrukturen vid Allén bryts upp av en stationsbyggnad. Samtidigt kan flödena och folklivet som stationen genererar gynna parken ur socialt perspektiv. Den nya bron över vallgraven kan bidra till ett alternativt stråk till Sprängkullsgatan, ökad trygghet runt den nya stationen och till ökad attraktionskraft och sociala värden i Kungsparken, som därmed kan avlasta Haga Kyrkoplan. Även här krävs dock att frågan behandlas i andra sammanhang och skeden där gestaltnings- och utformningsfrågan hanteras i mer detalj.

Haga Kyrkoplan väntas inte påverkas nämnvärt av planförslaget annat än att flödena genom och runt omkring parken kan komma att öka något. Planförslaget väntas inte heller få några större konsekvenser för det sociala livet i de södra delarna av området. Möjliga negativa konsekvenser undviks genom att den södra entrén integreras i befintlig byggnad och gatunät.

Med en knutpunkt så här i utkanten av stadskärnan kan stadskärnan komma att utvidgas lite och krypa över vallgraven. Indirekt kan det komma att påverka utbudet och identiteten i området.

Rekommendationer

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

- Orientera huvudentrén så att utgång/ingång möjliggörs även mot korsningen Sprängkullsgatan/Allén.
- Se till att stråket Haga Kyrkogata-Arkitektgatan är obrutet och prioriterat för gående.
- Låt Arkitektgatan möta upp den nya gångbron.
- Stärk kopplingen för gående till Järntorget.
- Prioritera gående och cyklister i korsningen mellan Sprängkullsgatan och Allén.
- Inrätta en lekplats och/eller vidta andra utformningsåtgärder som stärker vistelsekvaliteten i Kungsparken.
- Aktiva fasader på stationsbyggnaderna.
- Kvällsöppna aktiviteter i stations-byggnaderna, särskilt den på Pustervikssplatsen.

Korsningen

Korsningen i Allén förblir komplex och högtrafikerad.

Rekommendationer:

- ► Prioritera gående och cyklister i utformningen.
- ► Stäng av för biltrafik i nord/sydlig riktning.

Bebyggelse

Den nya bebyggelsen kan bli ett tillskott i närmiljön.

Rekommendationer:

- ► Stationsbyggnaderna bör aktiveras med service.
- ► Förse huvudentrén med in- och utgångar i båda riktningar.
- ► Bostäder mm på Pustervikskajen skulle ge en mer levande och trygg miljö.

Grönområde

Små konsekvenser för Haga Kyrkoplan. Kungsparkens vistelsepotential ökar men kvaliteten kan stärkas ytterligare med en mer anpassad utformning.

Rekommendationer:

- ► Lekplats och andra åtgärder i Kungsparken.

Stråk

Rosenlundsbron kan bli för trång för gående och cyklister. Den nya gångbron skapar förutsättningar för ett mer fotgängarvänligt alternativ som kan avlasta befintlig bro. Kopplingen mot Järntorget är fortsatt bristfällig.

Rekommendationer:

- ► Stärk kopplingen för gående mot Järntorget.
- ► Se till att stråket Haga Kyrkogata-Arkitektgatan blir ett sammanhängande stråk med prioritet för gående.

Sammanfattande bild över sociala konsekvenser och rekommendationer för kommande planering.

REFERENSER

Social konsekvensanalys (SKA). www.goteborg.se

Barnkonsekvensanalys (BKA). www.goteborg.se

Kunskapsmatrisen. www.goteborg.se

Trafikverkets hemsida/Västlänken; www.trafikverket .se

Göteborgs stad, Spacescape & Trivector. (2012). Stadslivet i centrala Göteborg.

Spacescape, Trivector & White. (2014). Stadslivsanalys för Västlänken.

White & Göteborgs stad. (2014). Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken – Järnvägstunneln och stationerna Centralen, Haga och Korsvägen.

Ramböll. (2014). Analys av upplevelsevärden – kring Västlänkens stationslägen.

Lipschutz, Moa. (2012). Station Haga - Västlänkens sociala konsekvenser på lokalområdesnivå. Masteruppsats, Göteborgs universitet.

Olsson, Sören. (2005). Västlänken – en tågtunnel under Göteborg/Sociala konsekvenser. Göteborgs universitet & Banverket.

Norconsult