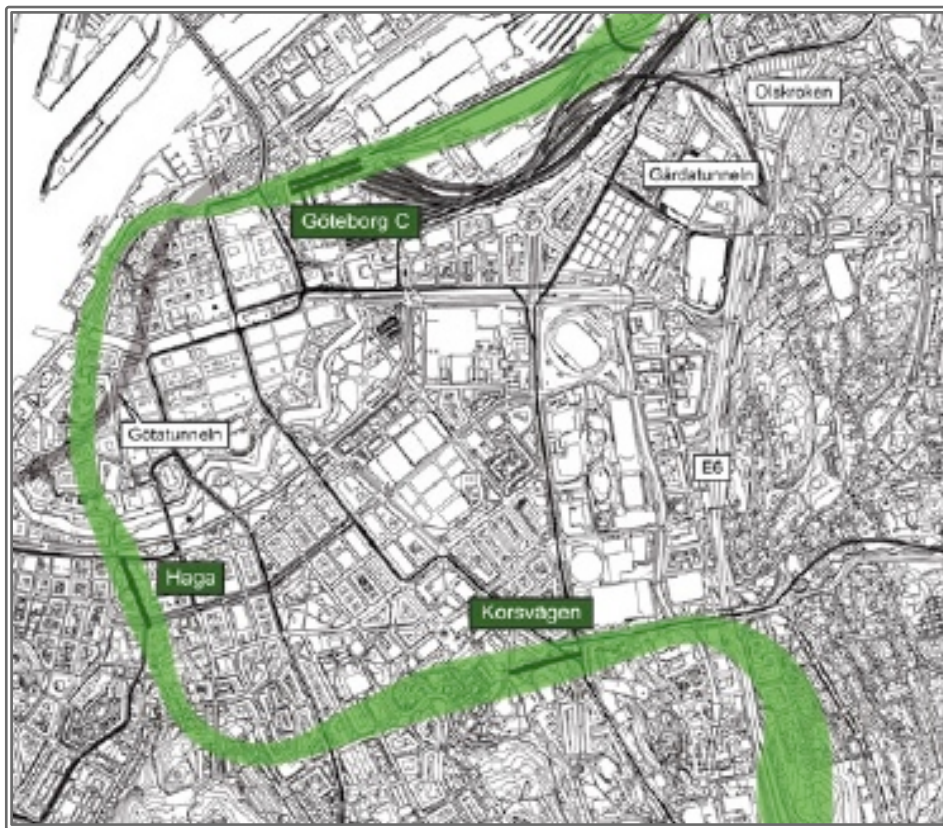


Station Haga

En studie om Västlänkens sociala konsekvenser på
lokalområdesnivå



Författare: Moa Lipschütz

Göteborgs Universitet
Institutionen för kulturgeografi
och ekonomisk geografi

Masteruppsats i geografi
Master thesis in geography
Framlades: ht 2012
Handledare: Margareta Espling



UNIVERSITY OF GOTHENBURG
SCHOOL OF BUSINESS, ECONOMICS AND LAW

Table of Contents

Förord	iii
Sammanfattning.....	iv
Abstract	v
1. Introduktion	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Problemformulering	1
1.3 Syfte och frågeställningar	3
1.4 Avgränsningar	4
1.5 Centrala begrepp	4
1.5.1 Sociala konsekvensbeskrivningar och konsekvensanalyser	4
1.5.2 Social hållbarhet.....	5
1.6 Disposition	6
2. Teoretiska och metodologiska utgångspunkter.....	8
2.1 Inledning.....	8
2.2 Kunskapsteoretiska förhållningssätt.....	8
2.3 Det geografiska och det sociologiska medvetandet.....	8
2.4 Uppfattningar om plats och rum	9
2.5 Den offentliga platsen och stadslivet.....	10
2.6 Sambandet mellan den byggda miljön och det sociala livet.....	11
2.6.1 Hållbara stadsrum	11
2.6.2 Trygghet.....	13
2.7 Sociala konsekvensanalyser: perspektiv och angreppssätt	14
2.7.1 Ett övergripande perspektiv.....	14
2.7.2 Social impact assessment.....	15
2.7.3 Social konsekvensanalys- människor i fokus 1.0 (SKA)	16
2.8 En syntes mellan olika teoretiska och metodologiska perspektiv.....	18
3. Metod	20
3.1 Inledning.....	20
3.2 Den kvalitativa forskningsstrategin.....	20
3.3 Den empiriska undersökningen	21
3.3.1 Observationer.....	21
3.3.2 Frågeundersökning.....	22
3.3.3 Samtalsintervjuer.....	22
3.3.4 Övriga källor.....	23
3.4 Metoddiskussion	23
4. Litteraturöversikt	25
4.1 Inledning.....	25
4.2 Sociala konsekvensanalyser i praktiken	25
4.3 Citytunneln- Socioekonomiska konsekvenser	26
4.4 Västlänken: järnvägsutredningen och underlagsrapporter	27
5. Fallstudie: Station Haga	29
5.1 Inledning.....	29
5.2 Station Haga (Åtgärd).....	29
5.2.1 Stationsläget.....	29
5.2.2 Byggskedet.....	30
5.3 Nulägesbeskrivning (Inventering)	30
5.3.1 Haga kyrkoplan: en historisk plats.....	30
5.3.2 Geografiskt läge och fysisk karaktär.....	31

5.3.3 Livet i parken.....	33
5.3.4 Barnens park.....	35
5.3.5 Livet i (och mellan) husen.....	36
5.4 Konsekvenser	39
5.4.1 Parkbesökarnas perspektiv.....	39
5.4.2 Barnens perspektiv	40
5.4.3 De boendes perspektiv.....	41
5.4.4 Verksamheternas perspektiv.....	41
6. Analys och diskussion	45
6.1 Inledning.....	45
6.2 Folkliv.....	45
6.3 Trygghet.....	47
6.4 Barnens miljö.....	49
6.5 Rörelseflöden.....	50
6.7 Identitet och kulturmiljö.....	53
7. Slutsatser	55
7.1 Slutsatser	55
7.2 Avslutande reflektioner.....	57
Referenser	59
Bilaga 1. Karta över Västlänken	62
Bilaga 2. Intervjuförteckning för samtalsintervjuer	63
Bilaga 3. Intervjuguide 1 (frågeundersökning)	64
Bilaga 4. Intervjuguide 2 (samtalsintervjuer)	65
Bilaga 5. En utvärdering av SKA som analytiskt verktyg	66

Förord

I närmare tio års tid har jag, till och från, rört mig i Gamla stadsbibliotekets lokaler i Haga samt i miljöerna runt omkring. Som student har jag av någon anledning alltid återvänt hit. För tio år sedan fanns det dock inte på kartan att jag skulle läsa en master i kulturgeografi, ett ämne som var helt främmande för mig. Det fanns inte heller i min föreställningsvärld att jag skulle göra en studie om Hagaparken som jag slentrianmässigt besökte på lunchrasterna. Ser jag tillbaka verkar det snarast vara slumpen som fört mig dit jag är idag. När jag, hur det än kom sig, ställdes inför uppgiften att göra en undersökning med Hagaparken som utgångspunkt hade jag en ganska klar bild av platsen. Under studiens gång fick jag lov att närma mig människor som på olika sätt nyttjar eller berörs av platsen, varpå den egna bilden utmanades. Jag blev välkommen in i privata bostäder, kontor, kyrkor, kaféer och förskolor. Fram växte en betydligt mer nyanserad bild än den jag ursprungligen utgått från. Denna bild har jag människorna på platsen att tacka för, privatpersoner och verksamma som öppet och personligt bidragit med sina berättelser och erfarenheter. Jag vill också tacka min handledare på Trafikverket, Mira Andersson Ovuka, för det första för att hon gav mig idén till uppsatsen men också för hennes entusiasm och tillit under arbetets gång. Från kulturgeografiska institutionen vill jag tacka Ulf Ernstsson för råd om kartarbetet. Sist, men definitivt inte minst, vill jag tacka Margareta Espling för hennes engagemang och goda råd, och som utan att styra väglett mig under arbetets gång.

Sammanfattning

I Göteborg pågår planeringen för en ny tåg tunnel som ska binda samman pendeltågstrafiken till genomgående linjer. Västlänken, som den kallas, går under centrala staden och två nya stationslägen ska etableras. Trafikplaneringen har en viktig social dimension som inte alltid uppmärksammas i tillräckligt stor utsträckning. Infrastrukturella förändringar påverkar livet i staden, samt hur platser används och uppfattas. I Sverige finns inget lagkrav på att kartlägga sociala konsekvenser av ingrepp och projekt, något som däremot gäller för miljökonsekvenser. Trots det har en trend av att upprätta sociala konsekvensbeskrivningar vuxit fram de senaste åren. Syftet med föreliggande studie är att undersöka hur etableringen av nya stationslägen påverkar det sociala livet i lokalområdet. Studiens syfte operationaliseras genom en fallstudie där en av Västlänkens stationslägen, närmare bestämt Station Haga, valts ut som undersökningsområde. Avsikten är att besvara följande frågor:

- Hur ser planerna för Station Haga ut vad gäller lokalisering och utformning? Vilka fysiska förändringar kommer att äga rum i och med stationsetableringen?
- Hur ser platsens nuvarande fysiska och sociala karaktär ut? Vilka funktioner har den och vilken betydelse har dessa funktioner för lokalinvånare och besökare? Vilka verksamheter förekommer i området och vad har dessa för intressen i förhållande till platsen?
- Vad har besökare, invånare och verksamma i området för uppfattningar om det planerade stationsläget? Vilka konsekvenser kan Station Haga tänkas få för platsen?

Undersökningen är inspirerad av olika ramverk för sociala konsekvensanalyser. Tillsammans med teoretiska resonemang om vad som karakteriserar socialt hållbara stadsrum utgör dessa ramverk studiens analytiska förståelseram. För insamlingen av data har ett antal olika metoder tillämpats såsom observationer, en frågeundersökning, samtalsintervjuer och dokumentgranskning.

Resultatet visar att Station Haga hamnar i ett område med stora sociala värden. Stationsentréerna som är på förslag hamnar på var sin sida Hagaparken som är en uppskattad rekreations- och avkopplingsyta för vuxna och barn. Parken och dess omgivning har dessutom ett stort kulturhistoriskt värde och förknippas med en stark identitet av invånare och lokala aktörer. Enligt prognoser beräknas stationen få 20 000 - 30 000 av- och påstigande dagligen. Det ökade folkflödet kommer rimligen att få konsekvenser både för Hagaparken och omgivningen. I praktiken handlar det om ett flertal aspekter. För det första kan genomströmningen i parken öka vilket, i sämsta fall, får negativa effekter för parkens funktion och karaktär. Vad gäller miljöerna omkring parken antas de få en mer urban och kommersiell profil. Många av verksamheterna i området är positiva till stationen då den, utifrån deras perspektiv, innebär större tillgänglighet och tillväxtpotentialer. Det finns dock en viss oro för att ökad attraktionskraft i området kommer att medföra höjda fastighetspriser och hyror. En sådan utveckling vore negativt för områdets småskaliga karaktär. Att området får en mer urban karaktär kan också innebära fler kvällsöppna ställen vilket vore negativt ur ett boendeperspektiv. Vad gäller tryggheten i området kan nyetableringar och ett ökat folkliv få positiva effekter, i synnerhet om detta sker i anslutning till huvudentrén.

I slutändan är ansvaret för stationsområdets utveckling delat och hänger på flera instanser. Trafikverket kan dock påverka utfallet och förutsättningarna genom en stationsutformning som tar hänsyn till platsens förutsättningar och värden.

Nyckelord: social konsekvensanalys, trafikplanering, hållbara stadsrum, fysisk planering, Västlänken

Abstract

A new rail link connecting commuters traffic with other public transport modes is in planning in Gothenburg. The rail link, that goes by the name Västlänken, is a tunnel under the central city and will result in two new stations. Traffic planning has an important social dimension that tends to be neglected in many cases. Changes in infrastructure has implications for city life and for the way cityspace is used and perceived. In Sweden examining the social impacts of an intervention is not required by law, as is the case with environmental impacts. Despite this, a tradition of establishing social impact assessments has emerged in recent years. Consequently, the aim of this study is to examine what social consequences may arise from the establishment of new stations. The aim is approached through a field study of one of Västlänkens stations, located in the area Haga. The field study contains three major inquiries: *1) What is suggested in current plan documents when it comes to location and configuration of Station Haga? 2) What physical and social qualities characterize the affected city space? 3) What social impacts can be expected in the local environment?.*

The field study is conducted through a combination of methods including observations, interviews, document review and a survey. The results show that Station Haga will be located in an area with high social activity and values. According to suggested plans the station will have two entrances situated on opposite sides of Hagaparken, a much appreciated parc with high recreational values. Both the parc and its surroundings are expected to be affected by an increased influx of people, going to and from the station. Users of the parc, such as local preschools and other stakeholders have interests that may be compromised. In the long run the influx can lead to the area developing a more commercial profile, resulting in changed conditions when it comes to the living and working environment of the area.

In the end the responsibility for the future of the station area lies on a number of different agents. Either way, the traffic department can affect the outcome through careful planning of the new station where consideration is taken to present-day values and functions.

Keywords: social impact assessment, traffic planning, sustainable cityspace, urban planning, Västlänken

1. Introduktion

1.1 Bakgrund

“Staden växer så det knakar” är ett budskap som i skrivande stund förmedlas på reklampelare runt om i Göteborg. Kampanjen syftar till att informera om lokala trafikprojekt varav flera ingår i det så kallade Västsvenska paketet. Paketet omfattar en rad större satsningar med syfte att förbättra kollektivtrafik, järnvägar och vägar i Göteborgsregionen. Satsningarna anses nödvändiga för att möta framtidens behov och skapa en hållbar och växande region (www.goteborg.se).

En av dessa satsningar är Västlänken som ingår i den nationella transportplanen som regeringen fattade beslut om våren 2010 (www.trafikverket.se). Västlänken ska bli en dubbelspårig tågtunnel under centrala Göteborg som binder samman pendeltågstrafiken till genomgående linjer (Banverket 2006a). Totalt sett är länken 8 km lång, varav 6 km i tunnel. Förutom en ny underjordisk station på centralstationen kommer två nya stationslägen att etableras, vid Hagaparken respektive Korsvägen (se bilaga 1). Ökad järnvägskapacitet anses vara en viktig förutsättning för att uppnå en hållbar tillväxt i regionen och det övergripande målet med Västlänken är att bidra till en sådan utveckling:

Västlänken ska bidra till en hållbar tillväxt i landet genom att fler resor och transporter kan ske på järnväg. (...) Det har sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och de miljömål som satts upp på nationell, regional och lokal nivå. (Banverket 2006a)

På ett praktiskt plan är målet med Västlänken att underlätta resandet till och från Göteborg. Tågtunneln kommer att innebära kortare restider, tätare tågtrafik och en möjlighet att nå fler målpunkter utan byten (ibid). I förlängningen ökar det möjligheterna för en rörligare arbetsmarknad för boende i Göteborg och i övriga Västsverige. Ytterligare ett mål är att Västlänken ska avlasta lokaltrafiken i centrala Göteborg. Sammantaget kan fler tågpendlare innebära färre bilresor och minskad miljöpåverkan. Själva byggstarten är satt till 2018 och byggandet beräknas pågå i 9-10 år (www.trafikverket.se). I dagsläget befinner sig projektet i projekteringsfasen då planer och bygghandlingar ska upprättas. Innan dess pågick järnvägsutredningen inom vilken alternativa sträckningar analyserades och prövades. Alternativet Haga- Korsvägen, via södra Älvstranden, bedömdes som det mest lämpliga. Till grund för järnvägsutredningen upprättades ett antal underlagsrapporter bland annat om gestaltningen av de nya stationerna. Dessa innehåller förslag på lokalisering samt utformning av stationerna.

Västlänken kommer att få stora konsekvenser för Göteborgsregionen men också för staden. I centrum kommer både stadsbilden, lokala stadsmiljöer och befolkningsströmmar att påverkas. De mest synliga förändringarna kommer rimligen ske i de nya stationsmiljöerna, i form av nya entréer och ökad genomströmning av resenärer. Dessa stationsetableringar kan också ge indirekta effekter och påverka den långsiktiga utvecklingen i omgivande miljöer.

1.2 Problemformulering

Infrastruktur och mobilitet är nyckelfrågor när det kommer till planeringen av en stad och utan dessa kan en stad inte fungera. Något som *inte* uppmärksammas i samma utsträckning är att urbana trafiklösningar i hög grad påverkar det sociala livet i staden. När infrastrukturen omvandlas får det effekter för hur olika platser i staden används och uppfattas, och i förlängningen också för hur de utvecklas. Gehl hävdar i *Cities for People* att den mänskliga dimensionen länge försumrats i planeringssammanhang:

For decades the human dimension has been an overlooked and haphazardly addressed urban

planning topic, while many other issues, such as accomodating the rocketing rise in car traffic, have come more strongly into focus. (Gehl 2010, s. 3)

Gehl menar vidare att det finns ett behov av att lyfta fram den mänskliga dimensionen i planeringen, i synnerhet i trafikplaneringen. För att utforska eventuella konsekvenser av ett projekt är det vanligt att man upprättar så kallade konsekvensbeskrivningar. I Sverige finns en relativt stark tradition av att upprätta miljökonsekvensbeskrivningar i samband med nya eller ändrade verksamheter, tack vare bestämmelser i miljöbalken (www.naturvardsverket.se). Lagkravet på konsekvensbeskrivningar omfattar dock inte sociala aspekter och ansatserna att kartlägga sociala konsekvenser är därför få i jämförelse. På senare tid har praktiker såväl som akademiker uppmärksammat att arbetet med den sociala dimensionen halkat efter. Tendensen att försumma den sociala påverkan i planeringssammanhang, eller låta den förbli *underkommunicerad* som Olsson (2006) uttrycker det, är ett utbrett problem. Sedan 2000-talets början har dock allt fler aktörer, på eget initiativ, valt att upprätta sociala konsekvensbeskrivningar i samband med stora projekt eller ingrepp. Det gäller också Trafikverket som identifierat behovet av att titta närmare på Västlänkens sociala påverkan. Idén till föreliggande studie har följaktligen sitt ursprung i två fenomen - Västlänken och sociala konsekvensbeskrivningar.

Frågan om Västlänkens sociala konsekvenser kan angripas på många olika geografiska nivåer - från den stora regionen till den lilla lokala platsen. Även om samtliga perspektiv utgår från människan finns det ofta motsättningar mellan vad som är bra för regionen, för staden och för närmiljön. I föreliggande studie står närmiljön i fokus. De nya stationsetableringarna kommer ofrånkomligen att medföra förändringar i den omgivande miljön. Människors rörelsemönster kan komma att påverkas och nya knutpunkter i stadsrummet skapas. Citytunneln i Malmö är ett exempel på en sådan utveckling. Där har etableringen av underjordiska stationer med tre olika lokaliseringar inneburit en förändring i hur, och i vilken utsträckning, de omgivande miljöerna används. Man kan säga att miljöerna fått en ny betydelse. I diskurser om fysisk planering är det vedertaget att rummets utformning och gestaltning påverkar hur det används och upplevs. Platser och rum kan ge förutsättningar för sociala möten och kontakter men också ge upphov till känslor av otrygghet (Olsson 2006). I samband med förändringar av rummet kan nya funktioner uppstå medan gamla funktioner riskerar att gå förlorade, funktioner som är viktiga i och med den betydelse de har för människor. Effekterna kan också vara ett mer indirekt slag. Nya förutsättningar skapas i och med förändringar i miljön vilket kan medföra både problem och möjligheter. I förlängningen kan en liten förändring i den fysiska miljön innebära att ett område får en helt ny identitet och karaktär.

En plats sociala funktioner kan vid första anblick tyckas uppenbara men behöver likväl definieras och underbyggas med empiriska undersökningar. Risken är annars att den sociala analysen blir ytlig och godtycklig och att man missar viktiga perspektiv. I ansatsen att driva en hållbar stadsutveckling saknas det nationella riktlinjer och verktyg för en systematisk hantering av sociala aspekter. I Göteborg har den här bristen resulterat i att stadsbyggnadskontoret nyligen arbetat fram ett verktyg för att analysera sociala konsekvenser i planeringen. Verktöget går under namnet *Social konsekvensanalys - människor i fokus* (SKA). I ett internationellt perspektiv är arbetet med att ta fram riktlinjer för sociala konsekvensanalyser längre framskridet. Flera organisationer såsom *The Interorganizational Committee on Principles and Guidelines for Social Impact Assessment* (IOCGP) och *Internationell association for impact assessment* (IAIA) har taget fram egna principer och riktlinjer. Gemensamt för de olika metodologiska ramverken är att de antar att en social konsekvensbeskrivning inte kan göras utan gedigen kunskap om den specifika miljön i vilken ingreppet eller projektet ska äga rum. Alla platser är unika och för att avgöra hur lokala miljöer kan komma att påverkas är det nödvändigt att känna till den specifika platsens fysiska och sociala karaktär. Sådan kunskap kan erhållas med hjälp av insikter från folk i området. En förståelse för områdets befintliga karaktär är bland annat nödvändigt för att kunna bevara, och bygga vidare på, det som är bra. Sociala konsekvensanalyser kan följaktligen fungera underlag för beslut som ska tas

om utformning och tillvägagångssätt. Analyserna bör dock inte bara handla om det som kan påverkas av själva utformningen utan också synliggöra konsekvenser som inte kan påverkas. Sådan kunskap är viktig för att kunna möta framtida behov och möjligheter.

Platser är inte statiska utan processer i ständig omvandling. Platserna som berörs av Västlänken kommer att förändras oberoende av huruvida en station etableras eller ej, i takt med att samhället förändras. Syftet med sociala konsekvensanalyser är dock inte att göra en allmän framtidsbeskrivning utan snarare att ”pröva vad som kan bli följden av det planerade” (Olsson 2006b, s. 42). Det handlar inte om att komma med några exakta svar utan att diskutera möjliga riktningar. Hur människor uppfattar miljöer och förändringar är i grunden en subjektiv företeelse. Detta faktum försvårar till viss del ansatsen att analysera sociala konsekvenser av ett visst ingrepp. Det kommer alltid att finnas olikheter i hur människor uppfattar förändringar i miljön. Men det finns också likheter i människors preferenser och behov vilket gör det möjligt att diskutera konsekvenser på ett mer allmänt plan.

Sammanfattningsvis är det ingen enkel uppgift att avgöra vilka konsekvenser en viss insats kan komma att få. Svårigheten kan kopplas både till otillräcklig metodologi och brist på föreliggande forskningsinsatser, men också till själva uppgiften i sig. Att göra en social konsekvensanalys är att ta sig an en oviss framtid och en komplex verklighet. Samtidigt är uppgiften viktig. Att systematiskt och vetenskapligt pröva och diskutera följderna av storskaliga urbana trafikprojekt är centralt för en socialt hållbar stadsutveckling, även om det vilar en oundviklig osäkerhet i själva uppgiften. Apropå den mänskliga dimensionen uttrycker Gehl:

After almost 50 years of neglect of the human dimension, here at the beginning of the 21st century we have an urgent need and growing willingness to once again create cities for people. (Gehl, 2009, s. 29)

Om målsättningen är att skapa städer för människor måste effekterna av olika ingrepp analyseras utifrån ett socialt perspektiv. Risken är annars att vi i ansatsen att skapa hållbara trafiklösningar skapar ohållbara sociala miljöer.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med föreliggande studie är att utforska hur utbyggnader i infrastrukturen påverkar det sociala livet i urbana miljöer. Mer precist handlar studien om etableringen av nya stationslägen. Syftet verkställs genom en fallstudie av Station Haga, en av Västlänkens planerade stationer. Avsikten är att undersöka möjliga konsekvenser av stationsetableringen ur ett närmiljöperspektiv, med fokus på stationens direkta omgivning. För att avgöra vilka effekter Station Haga kan komma att få krävs en förståelse för den specifika kontexten. En sådan förståelse uppnås i detta fall genom att ta del av lokala röster och perspektiv, och skapa en så kallad inifrånbild. Utifrån den här bilden kan möjliga konsekvenser av stationen analyseras. Studiens frågeställningar formuleras på följande sätt:

1. Hur ser planerna för Station Haga ut vad gäller lokalisering och utformning? Vilka fysiska förändringar kommer att äga rum i och med stationsetableringen?
2. Vad har platsen där stationen hamnar för fysiska och sociala egenskaper? Vilka funktioner har den och vilken betydelse har dessa funktioner för lokalinvånare och besökare? Vilka verksamheter förekommer i området och vad har dessa för intressen i förhållande till platsen?
3. Vad har besökare, invånare och verksamma i området för uppfattningar om det planerade stationsläget? Vilka konsekvenser kan stationen tänkas få för platsen ur ett socialt perspektiv?

Frågeställningarnas innehåll och struktur är inspirerade av sociala konsekvensanalyser som metod. Analysen i studien utgår från ett socialt hållbarhetsperspektiv, med fokus på vad som kännetecknar attraktiva stadsrum. Det är i första hand en studie om sociala processer, men också om den byggda miljön och sambanden där emellan. I ett vidare perspektiv handlar det om hur lokala miljöer och platser förändras i takt med att stadens infrastruktur utvecklas. Det konkreta målet med studien är emellertid att skapa ett underlag för Trafikverkets arbete med Västlänkens sociala konsekvenser.

Studien har vissa begränsningar i det att den utgår från planer som inte är fastställda. Antalet entréer såväl som exakt lokalisering och utformning är fortfarande till viss del öppna frågor. Samtidigt är en av poängerna med konsekvensbeskrivningar att kunskapen som erhålls ska kunna användas som beslutsunderlag för den slutliga utformningen. Då måste den göras i ett skede då det fortfarande finns utrymme för att ändra planerna.

1.4 Avgränsningar

Att göra en fullständig social konsekvensanalys är ett stort åtagande. Förutom att den ska innefatta en rad olika aspekter gällande allt ifrån vardagsliv till kulturella värden, ska den också belysa dessa aspekter på flera olika plan - från det stora regionala perspektivet till individuella och lokala upplevelser. Föreliggande studie gör därmed inga anspråk på att vara en fullständig social konsekvensanalys.

Som nämnts är Station Haga utgångspunkten för fallstudien. Enligt planerna ska stationen anläggas under Haga kyrkoplan (Hagaparken i folkmun), med en huvudentré norr om parken och en sekundär entré i parkens södra ände (Banverket 2006c). I stationens influensområde (dvs. inom 10-minutersavstånd) finns flera viktiga miljöer och målpunkter som kan komma att påverkas. I föreliggande studie är avsikten dock att fokusera på närmiljön, dvs. platsen där stationen hamnar. I och med att studien handlar om sociala företeelser är det svårt, och kanske inte heller önskvärt, att göra allt för snäva geografiska avgränsningar. Detta eftersom det sociala livet inte har samma rumsliga gränser som det materiella. I försöket att trots allt hålla mig inom någorlunda geografiska gränser har jag utgått från det sociala livet. Det resulterade i att Haga kyrkoplan valdes ut som geografisk utgångspunkt för studien. Dels för att parken ligger mitt emellan stationens entréer men också för att det är ett stadsrum med mycket social aktivitet. Vidare innefattar studien också parkens omedelbara omgivning bestående av bland annat bostäder, affärsverksamheter, kaféer och enheter för högre utbildning. Hagaparken angränsar i det närmaste till två primärområden nämligen Haga och Vasastaden vilka båda, på ett eller annat sätt, berörs av och berör platsen. Studien gör inga anspråk på att ge en fullständig bild av dessa områden eller av hur de kan komma att påverkas av Västlänken eller stationen. Däremot ingår partier av dessa områden som ligger i direkt anslutning till parken. Detta eftersom parkens sociala liv är tätt sammanlänkat med livet i den omgivande miljön, med användare som rör sig mellan parken och omgivningen.

Som nämnts utgår föreliggande studie från ett närmiljöperspektiv vilket till viss del sätter ramarna för vilka frågor som blir aktuella att diskutera. Stort fokus hamnar på vardagslivet, samt individuella och lokala perspektiv. Vad Station Haga kan få för konsekvenser för Göteborg som stad, eller för den utökade regionen, ligger utanför studiens ramar.

1.5 Centrala begrepp

1.5.1 Sociala konsekvensbeskrivningar och konsekvensanalyser

Begreppen *social konsekvensbeskrivning* och *social konsekvensanalys* används ofta synonymt. Troligtvis har detta att göra med en brist på etablerade definitioner. Vanligare är att man använder uttrycket social konsekvensbeskrivning men även detta är, som Olsson (2006a) framhåller, ett öppet begrepp. I Sverige var det först på tidigt 1990-tal, i samband med att Socialtjänstlagen

reviderades, som begreppet dök upp i diskussion (ibid). Därefter skulle det dröja ett antal år innan idén fick fäste och sociala konsekvensbeskrivningar började upprättas. Begreppet har sitt ursprung i det närliggande begreppet miljökonsekvensbeskrivning vars innebörd är betydligt mer etablerad. Enligt regleringar i Miljöbalken ska miljökonsekvensbeskrivningar upprättas i samband med nya verksamheter och vad som skall ingå bestäms i tillhörande förordning.

Det finns dock anledning att skilja på begreppen *konsekvensanalys* och *konsekvensbeskrivning*. Ett möjligt sätt att skilja dem åt är att tala om konsekvensanalyser i vidare mening som en benämning på hela analysprocessen. Konsekvensbeskrivningen syftar i så fall på det som analysen mynnar ut i, det vill säga sammanställningen av resultatet. Konsekvensbeskrivningen blir med andra ord själva rapporten som upprättas medan konsekvensanalysen syftar på hela processen. En sådan tolkning stämmer bra överens med hur begreppen används av stadsbyggnadskontoret i skriften *Sociala konsekvenser – människor i fokus*. Där föregås själva konsekvensbeskrivningen av ett inventeringsstadium och en åtgärdsbeskrivning. När jag refererar till den egna studien känns det lämpligare att använda begreppet *konsekvensanalys* än *konsekvensbeskrivning* eftersom det handlar om fördjupade studier med teoretisk förankring. För övrigt försöker jag växla mellan begreppen enligt logiken ovan. Att begreppen ofta används synonymt i den svenska diskursen försvårar dock en sådan uppdelning. När jag hänvisar till litteratur och rapporter i ämnet måste jag ju trots allt hålla mig till de begrepp som används där. Ytterligare ett begreppsförtydligande som bör göras i sammanhanget gäller stadsbyggnadskontorets verktyg som går under namnet *social konsekvensanalys*. För att skilja verktyget från sociala konsekvensanalyser som allmän process används förkortningen SKA hädanefter som benämning på verktyget.

I engelskan råder inte samma begreppsförvirring då man använder begreppet *social impact assessment* (SIA). Begreppet är både en beteckning på den slutliga rapporten och på själva analys- eller forskningsprocessen. I internationella sammanhang finns också tydligare riktlinjer för vad en konsekvensanalys ska innehålla och hur sociala konsekvenser bör definieras. *The Interorganizational Committee on Principles and Guidelines for Social Impact Assessment* (IOCGP) är en av de organisationer som tillhandahåller principer och riktlinjer för sociala konsekvensanalyser. De tillhandahåller också en definition av sociala konsekvenser:

By social impacts we mean the consequences to human populations by any public or private actions - that alter the ways in which people live, work, play, relate to one another, organize to meet their needs and generally cope as members of society. The term also includes cultural impacts involving changes to the norms, values and beliefs that guide and rationalize their cognitions of themselves and their society. (IOCGP 2003)

Sociala konsekvenser innefattar med andra ord allt ifrån sociala aktiviteter till kulturella värden. Oavsett mindre skillnader handlar *social impact assessments*, *sociala konsekvensbeskrivningar* och *sociala konsekvensanalyser* i grunden om samma sak. Målet med samtliga är att undersöka och kartlägga vilken påverkan en planerad förändring kan få i sociala termer. Det kan exempelvis handla om ett vägbygge, etableringen av vindkraftverk eller utbyggnaden av ett köpcentrum.

1.5.2 Social hållbarhet

Social hållbarhet är inget okomplicerat begrepp. Av de tre dimensionerna som brukar förknippas med hållbar utveckling (social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet) är den sociala dimensionen troligtvis den som präglas av störst teoretisk och praktisk vaghet. Enligt Manzi et al. (2010) inbegriper begreppet i praktiken allt ifrån social rättvisa, deltagande och resursfördelning till mänskliga rättigheter och inkludering (s. 9). Dessutom sträcker sig begreppet till att omfatta frågor på olika geografiska nivåer - från det globala till det lokala. Enligt Pacione (2009) kan social hållbarhet beskrivas som "a set of actions and policies aimed at the improvement of quality of life

and at fair access to and distribution of rights over the use and appropriation of the natural and the built environment” (s. 607). Med tanke på begreppets breda omfång kan det behöva smaltas av i den lokala appliceringen. Alla lokala sammanhang är unika vilket sätter ramarna för vilka frågor som är centrala och hur dessa kan arbetas med. Det finns inga universella helhetslösningar menar Pacione (2009). I ett svenskt sammanhang finns det fortfarande kunskapsluckor i den teoretiska diskursen om social hållbarhet. Samtidigt har begreppet kommit att användas allt mer i offentlig planering (se tex Göteborgs stad 2011; Boverket 2010) där det beskrivs både som en process och ett tillstånd. I skriften *Social konsekvensanalys- människor i fokus* diskuteras betydelsen av social hållbarhet i förhållande till stadsplanering. Flera aspekter behandlas såsom välfärd, rättvisa och medborgaranda. Stort fokus läggs också på praktiska vardagsfunktioner, dvs. själva användningen av staden:

Det är i användningen som hållbarheten prövas, och då måste staden vara attraktiv. Om inte staden i vid mening är attraktiv för sina användare blir staden inte heller hållbar. (Göteborgs stad 2011)

Den byggda miljöns roll för det sociala livet är en nyckelfråga i Göteborgs stads beskrivning. Offentliga miljöer som är attraktiva att vistas i anses vara en av förutsättningarna för en socialt hållbar stad (ibid). Vidare är det dessa aspekter av social hållbarhet som står i fokus i föreliggande studie. Begreppet används som en beteckning på tillstånd och processer där människor, och människors behov står i fokus. I detta fall handlar det i första hand om attraktiva stadsrum och hur dessa skapar förutsättningar för stadsliv, trygghet och samspel. En sådan användning utesluter dock inte betydelsen av värden såsom rättvisa och demokrati som ligger till grund för begreppet.

Det kan finnas ett visst problem med att avskilja de olika dimensionerna av hållbar utveckling. Den sociala dimensionen bör enligt Manzi et al. (2010) inte isoleras från ekonomiska och miljömässiga aspekter, eftersom dessa är beroende av varandra. Författarna argumenterar istället för ett multi-dimensionellt perspektiv, där sociala frågor förstås och diskuteras utifrån deras relation till övriga hållbarhetsdimensioner: “nature can no longer be understood outside of society, or society outside of nature” (Beck, 1992 ur Manzi, 2010. s. 4). Sociala sammanhang kan inte frikopplas från den verklighet de ingår i där miljö, människor och ekonomi står i ständig samverkan. I föreliggande studie försöker jag ta hänsyn till det här synsättet men fokus ligger trots allt på den sociala dimensionen. I förlängningen vore det kanske önskvärt med konsekvensanalyser och konsekvensbeskrivningar som inbegriper alla tre dimensionerna av hållbar utveckling. Men för att det ska bli möjligt måste traditionen av att göra sociala konsekvensanalyser bli starkare.

1.6 Disposition

I avsnitten ovan har jag försökt ringa in studiens centrala problemställning och syfte. I centrum för studien står det sociala livet men också det fysiska rummet. Genom att frågan placerats i ett större perspektiv har studiens relevans förhoppningsvis framgått.

I kapitel 2 görs en genomgång av teorier om platser och rum med fokus på den sociala dimensionen. Stor vikt läggs på kriterier som är viktiga för att skapa attraktiva stadsrum men också på betydelsen av allmänna platser. Därefter diskuteras sociala konsekvensanalyser som metodologiskt och teoretiskt analysredskap. Slutligen förtydligas den förståelseram som väglett arbetet, vilken kan ses som en syntes av den teoretiska grunddiskussionen och analysredskapen.

Kapitel 3 är ett mer renodlat metodkapitel. Här redogörs vilka metoder som används men också hur dessa metoder återspeglar studiens grundläggande ansatser. Här förs också en diskussion om svårigheter och brister med valda metoder.

I det fjärde kapitlet, innan fallstudien presenteras, görs en kort genomgång av tidigare forskning och

utredningar som på ett eller annat sätt är relevanta för studien. Det rör sig om material om projektet Västlänken men också om Citytunneln. I båda fallen rör det sig om sociala konsekvenser.

I kapitel 5 redovisas studiens resultat. Kapitlet är uppdelat i tre delar: åtgärd, inventering och konsekvenser. I den första delen beskrivs den åtgärd som ska studeras, dvs etableringen av Station Haga. Den andra delen är en sammanställning av den kunskap som samlats in i inventeringsfasen och gäller platsens nuvarande karaktär. Den sista delen ägnas åt att redovisa uppfattningar om stationsläget som framkommit i undersökningen samt möjliga sociala konsekvenser.

Avsikten med kapitel 6 är att analysera och diskutera insamlat material. För- och nackdelar med det planerade stationsläget, samt föreslagna uppgångar diskuteras i ett bredare perspektiv utifrån studiens teoretiska utgångspunkter.

Kapitel 7 är uppsatsens avslutande kapitel och innehåller slutsatserna av analysen. Här identifieras också frågor som är i behov av ytterligare utredning eller fördjupning. I ett sista avsnitt görs några avslutande reflektioner.

2. Teoretiska och metodologiska utgångspunkter

2.1 Inledning

Med det här kapitlet vill jag förmedla studiens teoretiska utgångspunkter. För att göra det inleder jag med en övergripande diskussion om kunskapsteoretiska förhållningssätt. Därefter redovisar jag olika teoretiska resonemang och begrepp med bäring för studien. Det handlar i första hand om sambandet mellan fysiska och sociala aspekter i planeringen men också om vad som kännetecknar hållbara stadsrum. Följaktligen görs en genomgång av sociala konsekvensanalyser som metodologiskt och teoretiskt analysredskap (kapitel 3 är studiens mer renodlade metodkapitel). I ett avslutande avsnitt sammanfattar jag den teoretiska förståelseramen som legat till grund för undersökningen och analysen. Förståelseramen kan beskrivas som en syntes mellan de teoretiska och metodologiska perspektiv som presenterats.

2.2 Kunskapsteoretiska förhållningssätt

Geografin är en vetenskap som likt många andra vetenskaper knoppat av sig under årens lopp och gett upphov till nya men närliggande vetenskaper. Kulturgeografi, naturgeografi, humangeografi, beteendegeografi, ekonomisk geografi och utvecklingsgeografi är exempel på detta. Var och en av dessa disciplinära avknoppningar skiljer sig något från varandra i fråga om kunskapsteoretiska antaganden, metoder och teoretiska utgångspunkter. Under 1900-talet kom geografin allt mer att påverkas av diverse samhällsinriktade vetenskapsuppfattningar. Därav uppdelningen i geografi och kulturgeografi där den förre är mer naturvetenskapligt inriktad och den senare är mer samhällsvetenskapligt inriktad. Kulturgeografin handlar i stora drag om att beskriva och analysera rumsliga och sociala förhållanden samt hur dessa hänger ihop. Kulturgeografin har i sin tur influerats av andra tanketraditioner såsom humanismen, sociologin och beteendevetenskapen (Gren & Hallin 2003).

Varje samhällsvetenskapligt forskningsprojekt utgår från en samling antaganden om hur människor och samhälle är beskaffade, men också om hur man erhåller kunskap om dessa. Dessa antaganden brukar beskrivas som kunskapsteoretiska utgångspunkter. Skillnader vad gäller sådana utgångspunkter kan diskuteras utifrån motsättningen mellan positivistiska och hermeneutiska tanketraditioner. Anhängare av hermeneutiken tar avstånd från den naturvetenskapliga synen på verkligheten. Med utgångspunkt i det faktum att samhällsvetenskapens studieobjekt skiljer sig från naturvetenskapens studieobjekt anser de att samhällsvetenskapliga studier fordrar ett annat synsätt som grundar sig i förståelse och tolkning (Bryman 2011). Föreliggande studie kan följaktligen beskrivas som hermeneutisk, dvs. förståelseinriktad snarare än förklarande. Mer precist tar den här studien avstamp i relativismen. Relativismen syftar som Hagman uttrycker det till att "förstå varje individs enskilda handlingar utifrån den individens egen verklighetsbild" (Hagman 2005, s. 44). Fenomen såsom betydelse, behov, avstånd och plats är således inte bestämda utan är beroende av hur individer tolkar verkligheten. Målet med den här studien är i första hand att fånga dessa tolkningar av verkligheten.

2.3 Det geografiska och det sociologiska medvetandet

I *The Social Justice and the City* hävdar Harvey (2009) att urbanforskningen lider av konceptuella och metodologiska problem. Problemet bottenar, i hans mening, i akademikernas professionella specialisering och strikta disciplintillhörighet. Det hindrar framväxten av mer tvärvetenskapliga perspektiv på staden. För att studera staden, i all dess komplexitet, anser Harvey att nya tankemodeller och teorier måste utvecklas. En av utmaningarna är enligt honom att förena det sociologiska perspektivet med det geografiska perspektivet:

Any general theory of the city must somehow relate the social processes in the city to the spatial form which the city assumes. In disciplinary terms, this amounts to integrating two important

research and educational traditions - I shall call it building a bridge between those possessed of the sociological imagination and those imbued with a spatial consciousness or a geographical imagination. (Harvey 2009, s. 23)

The sociological imagination fortsätter Harvey, utrustar människan med förmågan att förstå dels relationen mellan individ och samhälle, men också individens roll i ett historiskt perspektiv. I kontrast är det han kallar för *the geographical imagination* ett medel för människan att vidkänna rummets och platsens betydelse och relatera dessa till sig själv och sina egna erfarenheter (ibid). I citatet ovan efterlyser Harvey med andra ord teorier som kan fånga sambandet mellan den fysiska eller byggda miljön och sociala processer i urbana sammanhang. Behovet grundar sig i den relativt vedertagna uppfattningen att rummets utformning kan ha en stark inverkan på sociala processer (ibid). Vidare argumenterar Harvey för användningen av begreppet *social space* för att belysa det faktum att urbana rum har en fysisk såväl som social karaktär. Dessa "sociala rum" bör inte uppfattas som objektiva företeelser utan snarare som subjektiva föreställningar som påverkas av den enskilda individens minnen, erfarenheter och relationer. Harvey beskriver det som att:

Social space, therefore, is made up of a complex of individual feelings and images about and reactions towards the spatial symbolism which surrounds that individual. Each person, it seems, lives in his own personally constructed web of spatial relationships, contained, as it were, in his own geometric system. All this would make for a depressing picture from the analytic point of view, if it were not for the fact that groups of people appear to identify substantially similar images with respect to the space that surrounds them and also appear to develop similar ways of judging significance. (Harvey 2009, s. 34)

Harvey vidhåller med andra ord att den subjektiva dimensionen i viss mån försvårar eller kanske förändrar de analytiska förutsättningarna men drar ändå slutsatsen att analyser av sociala rum är fullt möjliga. Detta eftersom människor trots sina olikheter i många avseenden är mycket lika i sitt sätt att se på och agera i omgivningen.

Harveys idéer om det sociala rummet har inspirerat flera akademiker och återspeglas bland annat i Pacione (2009) resonemang om relationen mellan fysiska strukturer och sociala processer. Pacione menar, likt Harvey, att uppfattningarna om det sociala rummet i grund och botten är subjektiva och att urbana miljöer därför uppfattas olika beroende på vems perspektiv man utgår ifrån. Pacione (ibid) framhåller vidare att skillnader i uppfattning kan bero på vilken roll man har i samhället och i förhållande till platsen, dvs. om man är turist, boende, barn, pensionär, sysselsatt eller arbetslös. I en stad är det följaktligen högst relevant att fånga upp och förstå mångfalden i människors subjektiva tolkningar och upplevelser av miljöer:

Understanding these subjective interpretations of the urban is important, because meanings inform us not only about the places to which they refer but also about the people who articulate them and the social context in which they live. (Pacione 2009, s. 373)

Pacione menar att dessa tolkningar inte bara underlättar förståelsen av platsernas mening utan att de också säger något om de människor som uttryckt dem.

2.4 Uppfattningar om plats och rum

I samband med geografins historiska förgrening har vissa centrala begrepp kommit att ifrågasättas och omdefinieras. Plats och rum är två sådana begrepp. I geografins ungdom talade man ofta om plats och rum som något absolut. Platser beskrevs utifrån vilka geografiska koordinater och fysiska egenskaper de hade (Gren & Hallin 2003). Den här rumsuppfattningen kom att förknippas med begreppet *containerrum* som syftar på det absoluta rummet eller rummet som "en passiv behållare för ekonomiska, sociala, kulturella och andra processer" (Gren & Hallin 2003, s. 86). I samband med influenser från den humanistiska skolan började man göra studier som riktade in sig på hur

människor uppfattar platser och platsens betydelse. Platsbegreppet fick en något ny innebörd där man fokuserade på platsens betydelse för människan. Plats blev sålunda en beteckning för sådant som “mening, upplevelse, intentionalitet, [och] känslomässiga band” (Gren & Hallin 2003, s. 138) snarare än något fysiskt och statiskt. Från att ha betraktats som något med en “egen inneboende essens” kom platsen allt mer att uppfattas som en social konstruktion. Enligt den humanistiska geografin är platsbegreppet tätt sammanlänkat med människors identitet. Detta eftersom människors identiteter anses skapas i samspel med den sociala och geografiska kontext de befinner sig i. Identitetsskapandet handlar bland annat om att finna mening i den kontexten. Rummet fick således ett existentiellt värde. Mycket tack vare de humanistiska influenserna introducerades nya rumsliga representationsformer inom kulturgeografin såsom mentala kartor. Dessa nya strömningar innebar också ett perspektivskifte för kulturgeografin där människor började studeras både som subjekt men också som medskapare av det rumsliga:

Utifrån ett sådant perspektiv blir vardagslivets geografier centrala, liksom hur vi som individer konkret upplever, skapar och påverkas av det rumsliga (Gren & Hallin 2003, s. 134).

Falkheden (1999) beskriver detta ömsesidiga förhållande som att “människan är en produkt av sina egna produkter” (s. 196).

Platser utmärks av att de är socialt och geografiskt unika. Gren & Hallin (2003) identifierar tre olika sätt att skilja på platser: 1) en plats uppfattas som avgränsad genom fysiska och mentalt uppfattade gränser; 2) platsens unika fysiska eller kulturella särdrag såsom byggnader, grönytor och symboler; 3) den unika användningen av platser samt de interaktioner som äger rum på platsen, i form av mänskligt samspel eller i interaktionen mellan människa och det materiella (Gren & Hallin, 2003, s. 140f). Det sistnämnda kriteriet påverkas av människors bilder och föreställningar om platser, något som i sin tur kan påverkas av personliga erfarenheter av en plats. Föreställningar om en plats kan också påverkas av händelser och rykten. En annan utveckling i platsbegreppets retoriska historia har att göra med synen på platser som form eller process. Numera är den rådande hållningen inom kulturgeografin att platser är lika med processer. Platser är med andra ord inte statiska fenomen utan präglas snarare av förändring och omvandling. Gren & Hallin (2003) beskriver platser som “processer där det materiella innehållet, som till exempel byggnader, växtlighet eller fysisk utformning, förändras efter hand, samtidigt som föreställningar och betydelser förändras i takt med att det omgivande samhället omvandlas” (s. 141). De menar vidare att platsers utformning strukturerar människors vardagsliv och sätter hinder såväl som skapar förutsättningar för människors aktiviteter och handlingar. Platser kan också bli föremål för människors affektion. *Topofili* är ett begrepp som beskriver det positiva känslomässiga bandet som människor kan uppleva i förhållande till platser (Gren & Hallin 2003).

2.5 Den offentliga platsen och stadslivet

Urbanteoretiker som Sennet och Lofland föredrar att diskutera offentligheten som ett innerstadsfenomen eftersom de menar att anonymiteten är en central beståndsdel (Olsson 2006a, s. 27). Det handlar således inte om någon lokal offentlighet där människor “halvkänner” varandra utan om platser där främlingar rör sig och har möjligheten att mötas. Den här sortens offentlighet, om den är fungerande vill säga, skapar enligt Olsson (2006) “en balans i människors liv i förhållande till den begränsade tillvaron i privatsfären” (s. 27). Men det finns också en poäng med att belysa att det finns lokala sociala sammanhang även i centrala områden. Vare sig man bor, jobbar eller studerar i ett område, centralt eller icke-centralt, lär man ofta känna andra människor och har vardagliga samtal. Fast det råder en generell anonymitet i ett område kan dessa kontakter få stor betydelse för områdets karaktär samt för hur det uppfattas.

När man pratar om offentliga urbana platser eller miljöer brukar man skilja på *real space* och *perceived space*. Det förstnämnda syftar på representationer av staden i exempelvis

planritningar och plandokument medan de senare står för den personliga relationen till samt uppfattningar av stadens miljöer. Det finns ett rådande ideal som ofta figurerar i samtida stadsplaneringssammanhang om att den offentliga platsen ska vara en social mötesplats, det vill säga en plats där människor från olika sociala sfärer kan se varandra och "mötas" om de så vill. Pacione (2009) uppmärksammar och beskriver detta ideal som att: "public space should be democratic and open, offering a site where difference can be acknowledged and celebrated" (s. 159). Enligt Zukin (i Pacione 2009) är den offentliga platsen ett utrymme där den offentliga kulturen kan frodas och "where people can socialise in such a way that a shared citizenship is created (a sense of identity transcending class, gender and ethnic boundaries" (s. 159). En alternativ uppfattning är att den offentliga urbana platsen är otrygg och att eventuella möten med "dom andra" är något hotfullt. I ett svenskt perspektiv tillhör en sådan uppfattning troligtvis undantagen.

2.6 Sambandet mellan den byggda miljön och det sociala livet

2.6.1 Hållbara stadsrum

I flera texter (se t.ex. Olsson 2006a; Olsson 2007) behandlar Olsson förhållandet mellan den byggda miljön och det sociala livet. *Det sociala livet* definierar han som mänskliga upplevelser, handlingar och interaktioner. Att det finns ett samband ser han som självklart:

Hur man bygger hus, områden, vägar osv. har uppenbart konsekvenser för människors upplevelser och för det liv som utspelas i dessa miljöer (Olsson 2007, s. 57).

Hur det här sambandet ser ut är dock inte lika självklart menar han och tillägger att det delvis beror på bristen på "omfattande och systematiska" analyser som behandlar temat (ibid). Men det beror också på temat i sig tillägger han. Det faktum att människor har valmöjligheter orsakar ett osäkerhetsmoment i utforskandet av hur den byggda miljön påverkar det sociala. Enligt Olsson bör vi undvika idéer om att den byggda miljön styr hur människor lever i, samt uppfattar olika miljöer. Istället förordar han ett synsätt där den fysiska miljön behandlas som en förutsättning för aktiviteter och upplevelser, men där människor agerar och reagerar olika. Han beskriver det som att rummet ger regi:

Rum ger faktiskt regi i den meningen att de ger anvisningar om hur de ska uppfattas och användas även om det blir en variation i hur de faktiskt kommer att användas (Olsson 2007, s. 59).

Det ligger i den offentliga platsens natur att vara öppen och tillgängliga för alla men det innebär inte att platsen får samma betydelse för alla. Människor är olika, har olika behov och använder miljöer på olika sätt. I städer, med en stor och diversifierad befolkning, blir detta extra påtagligt. Samtidigt finns det, som Olsson konstaterar i sina analyser av stadslivet, många likheter mellan människor. För det första är vi påverkade av kulturella mönster och sociala koder i vårt sätt att handla på men också i hur vi uppfattar miljöer. Miljöer är fulla av kulturella symboler som vi tolkar menar han. För det andra lyfter han fram det faktum att det finns likheter i hur vi rör oss och i våra behov. De flesta människor går i ungefär samma takt och har ibland behov en plats där man kan sätta sig ner och ta en paus (ibid). Följaktligen har han identifierat några centrala egenskaper som han menar karakteriserar attraktiva stadsrum. Dessa kan summeras enligt följande: (ibid, s. 27f):

- En småskalig karaktär
- En kombination av folk som vistas på platsen och folk som passerar
- En blandning av människor respektive verksamheter
- Verksamheter i bottenplan med fönster utåt
- Öppna men samtidigt väl definierade ytor

- Fotgängare prioriteras
- Inslag av grönska samt utrymme för spel och lek

Småskaligheten som Olsson refererar till i den första punkten handlar både om husen och gatustrukturen men också om typen av verksamheter. Han menar att alla dessa former av småskalighet gynnar den sociala gemenskapen i urbana sammanhang. Den andra och den tredje punkten handlar om hur man uppnår ett gemytligt folkliv. I Olssons mening uppnås det genom variation och mångfald. Den fjärde punkten (verksamheter i bottenplan med fönster utåt) har också att göra med folklivet men kan dessutom kopplas till tryggheten i ett område. I stadsrum med många kaféer och butiker uppstår det, som Olsson uttrycker det, ett "samspel mellan inne och ute" vilket skapar en trygg miljö. Den femte egenskapen i ordningen beskriver Olsson (2007) som att det bör finnas:

(...) en skala och en relation mellan hus och mark som både undviker att stadsrummet får en schaktkaraktär eller att det blir för öppet så att rummets definition upplöses. (s. 28)

De två sista punkterna handlar om att skapa utemiljöer där barn och vuxna kan vistas och röra sig fritt. Barn har ett stort behov av utomhusvistelse och forskning visar att goda utomhusmiljöer är viktiga för barns fysiska och mentala hälsa (Olander 2010).

Flera av de aspekter som Olsson lyfter fram återkommer i Gehls bok *Cities for people* (2010). Utifrån iakttagelser och undersökningar av Köpenhamn har Gehl identifierat ett starkt samband mellan tillgången på attraktiva stadsrum och folkliv. Hans slutsats är att stadsrum av god kvalitet genererar mer levande städer. I analysen av aktiviteter i det urbana rummet gör han skillnad på frivilliga och nödvändiga aktiviteter. Kvaliteten i den urbana miljön är extra viktig när det kommer till frivilliga aktiviteter menar han eftersom nödvändiga aktiviteter måste uträttas oavsett kvaliteten i miljön. Frivilliga aktiviteter förekomst däremot är avhängiga utbudet av och kvaliteten i den urbana miljön. Han betonar vikten av *public space* (sv. offentliga platser) för människor i staden och urskiljer ett antal faktorer som han anser vara avgörande för hur offentliga platser används och fungerar. Bland annat lyfter han fram vikten av *stationary activities*, *soft edges*, *senses and scale*, *meeting places* och *safety*. Begreppet *stationary activities* eller *staying activities* syftar på aktiviteter där man "stannar upp" i stadsrummet. Motsatsen är *moving activities*, dvs. aktiviteter där man är på väg någonstans. Enligt Gehl är tidsfaktorn, dvs. hur länge man stannar på en plats, viktig för hur platsen uppfattas:

City life is a product of the number and the length of activities, and it has been shown how staying activities and thereby length are the key factors for establishing lively city space and cities. People stay in a place if it is a beautiful, meaningful and pleasant place to be. (Gehl 2010, s. 147)

Gehl menar att det inte är tillräckligt att en plats passeras av många människor för att ett gemytligt folkliv ska uppstå. Det centrala är istället att folk stannar upp och använder platsen. Det är dock inte att säga att passerande människor inte kan bidra till folklivet. En annan faktor som nämns ovan är så kallade *soft edges* (sv. mjuka fasader). En gata med en *mjuk fasad* har verksamheter i bottenplan med stora fönster och öppningar utåt gatan. Den erbjuder något att titta på när man går förbi. Kaféer med uteserveringar är vanliga inslag i sådana fasader. Genom att locka till sig folk är mjuka fasader också positiva för tryggheten i ett område. Förekomsten av människor och mänsklig aktivitet ökar känslan av trygghet och kan även bidra till den faktiska tryggheten. Trygghet är ytterligare en av de kvalitetsfaktorer som Gehl lyfter fram i hans analyser av attraktiva stadsrum. Det finns ett starkt samband mellan hur miljöer används och trygghetsaspekten menar han: "The potential for a safe city is strengthened when more people are invited to walk, bike and stay in city space" (ibid, s. 6). Enligt Gehls påstående innebär ett större folkliv med andra ord större trygghet. Vidare drar han paralleller mellan goda stadsmiljöer och god kollektivtrafik och menar att dessa är avhängiga

varandra:

Another important sustainability aspect is that the attractiveness of public transport systems is boosted if users feel safe and comfortable walking or cycling to and from buses, light rail and trains. Good public space and a good public transport system are simply two sides of the same coin. (ibid, s. 7)

Trygghetsaspekten är central i sambandet mellan stadsmiljön och kollektivtrafiken. Om stationsmiljöerna, samt vägen till och från stationerna upplevs som trygga är det större sannolikhet att invånarna väljer kollektivtrafiken framför bilen. Sambandet kanske blir ännu tydligare om man vänder på resonemanget. Färre människor väljer rimligen (så vida de har ett val) kollektiva alternativ om stationerna och miljöerna runt omkring känns otrygga.

Begreppet mötesplats används ofta i samtida stadsplaneringsdiskussioner och visionsarbeten och kan tyckas något urvattnat. En del av problemet kanske handlar om det faktum att ordet "möte" för många människor signalerar någon form av social interaktion mellan människor. Idén om stadsrum som mötesplatser där främlingar börjar prata med varandra till höger och vänster, och där förståelse för "den andre" skulle uppstå vet de flesta av oss inte stämmer överens med de verkliga platser vi rör oss på. Det utesluter dock inte att sådana möten kan uppstå, och faktiskt uppstår, även om de tillhör undantagen. Desto vanligare är det att människor håller sig till sig själva eller till bekanta och vänner när de besöker offentliga platser. Men om man istället omvärderar definitionen av "möten" till att även innefatta situationer där människor ser och hör varandra blir utgångspunkten en annan. Då kan man med större sanning tala om allmänna platser och parker som urbana mötesplatser. Som Gehl (2010) framhåller i hans resonemang om *public space* är de vanligaste sociala aktiviteterna i stadsrummet passiva. Människor delar ett gemensamt geografiskt utrymme och ser och hör varandra även om det inte pågår någon aktiv social interaktion. Som Falkheden (1999) uttrycker det i sin avhandling kan utformningen av miljöer och platser "bidra med rumsliga förutsättningar för möten och vardagliga kontakter" (s.147). En grundtanke när det kommer till offentliga stadsrum är att människor med olika bakgrunder, i fråga om klass, etnicitet och livsstil ska kunna mötas.

För övrigt finns det en allmän uppfattning om parker och grönområden som odelat positiva. Jacobs (2010) värjer sig mot en sådan hållning och kallar den naiv. Hon talar istället om parker som ytterst sårbara platser och lyfter fram exempel på parker och grönområden där det sociala livet lyser med sin frånvaro. Dessa parker blir istället ytor att undvika då de upplevs som otrygga menar hon.

2.6.2 Trygghet

I teoretiska diskurser om trygghet görs vanligtvis en åtskillnad mellan *upplevd trygghet* och *faktisk trygghet*, där den förra är en subjektiv känsla och den senare ett mått på antalet brott. Somliga väljer att använda begreppet säkerhet för att referera till den *faktiska tryggheten*. I avsnitten nedan och i uppsatsens diskussion syftar trygghetsbegreppet i första hand på den *upplevda tryggheten* medan den *faktiska tryggheten* diskuteras i termer av brott. Någon grundligare begreppsutredning anses inte nödvändig i sammanhanget.

Enligt brottsundersökningar förekommer det relativt mycket brottslighet i stationsmiljöer och längs med kommunikationsstråken (Birgersson 1998). Tunnelbanan är ett sådant exempel. Det är inte heller ovanligt att stationsmiljöer upplevs som otrygga:

Platser som människor måste uppsöka – till exempel kollektivtrafikens hållplatser – kan kännas mycket otrygga på kvällen om de ligger utanför stråk där människor rör sig och utanför bostadsbebyggelse. (www.kunskapsmatris-s2020.se)

Som diskuterats ovan i samband med Gehls resonemang om attraktiva stadsrum så skapar

förekomsten av människor, generellt sett, känslor av trygghet. Man skulle kunna säga att människor fungerar som övervakningskameror. Detta är ett fenomen som flera urbanteoretiker uppmärksammat (se exempelvis Gehl 2010; Jacobs 2010). Gehl (2010) uttrycker det som att: "If we reinforce city life so that more people walk and spend time in common spaces, in almost every situation both real and perceived safety will increase" (s. 98). Men även om det finns ett samband mellan trygghet och folkliv är det inte riktigt så enkelt som det låter. Ofta söker sig människor som sagt till befolkade miljöer där det finns ett element av *social kontroll*. Den *sociala kontrollen* är en informell kontroll och går ut på att andra människor blir vittnen till och kan ingripa i händelse av brott eller hot. Den sociala kontrollen bygger till viss del på människors ansvarskänsla vilken antas vara som störst i lokala miljöer där människor har en relation till platsen (Birgersson 1998). Jacobs förde ett liknande resonemang redan på sextiotalet. Genom att studera stadsmiljöer där man bevarat ursprungliga gatustrukturer och där det fanns en lokal gemenskap insåg hon vikten av social kontroll. Utan närvaro av varken poliser eller övervakningskameror präglades dessa miljöer av mycket låg brottslighet. I de fall som Birgersson (1998) och Jacobs (2010) studerar är det en form av lokalt folkliv som uppehåller trygghetsordningen i området. En ökad urbanisering (med en tillökning av människor) tenderar att försvaga den sociala kontrollen i sådana sammanhang då människorna blir mer anonyma för varandra. Det är med andra ord inte bara mängden med människor som är avgörande för tryggheten utan också typen av folkliv. Generellt kan man dock, som Gehl gör, säga att ett ökat folkliv är positivt för trygghetskänslan i ett område. Som nämns i föregående avsnitt kan även verksamheter som riktar sig ut mot gatan ha en dämpande effekt på brottsligheten. Detta av den enkla anledningen att merparten av de som begår brott vill undvika en situation med vittnen.

Upplevelser av trygghet är i grund och botten subjektiva och brukar skilja sig mellan olika grupper. Kvinnor tenderar att känna sig mer otrygga i det offentliga rummet än män vilket i hög grad styr deras rörelsemönster kvällstid (Listerborn 2002). Parkstråk som upplevs trygga och trevliga under dagtid är ofta platser att undvika på kvällstid. Det har också gjorts studier som riktar in sig på barns trygghetsupplevelser. Vad gäller barn och trygghet i det offentliga rummet kan man tala om något som kulturgeografen Van der Burgt kallar *rumslig kompetens* (www.kunskapsmatris-s2020.se). Genom upprepat användande bygger barn djupa relationer till specifika miljöer vilket i sin tur skapar känslor av trygghet. Bekanta miljöer och igenkänning är med andra ord centrala faktorer när det kommer till barns trygghetsupplevelser.

2.7 Sociala konsekvensanalyser: perspektiv och angreppssätt

2.7.1 Ett övergripande perspektiv

Sören Olsson, professor vid Göteborgs universitet, är en av dem som försökt bidra till den teoretiska diskursen om sociala konsekvensanalyser genom att besvara två frågor. Den första frågan handlar om vad som ska ingå i en social konsekvensbeskrivning. Den andra frågan handlar om hur man ska tänka och gå tillväga när man gör en konsekvensbeskrivning.

Vad gäller innehållet framhåller Olsson (2006a) att en konsekvensbeskrivning, till skillnad från framtidsprognoser och scenarier, utgår från en specifik planerad förändring (exempelvis ett vägbygge eller nya trafiktullar). Det bör dock tilläggas att både prognoser och scenarier kan användas som underlag i en konsekvensbeskrivning. Konsekvensbeskrivningen kan vidare beskrivas som ett medel för att "pröva vad som kan bli följden av det planerade" (2006a, s. 18). Meningen med en konsekvensbeskrivning är följaktligen inte att täcka in alla tänkbara sociala frågor utan att fokusera på det som är relevant för det specifika fallet. Som exempel på viktiga frågor nämner Olsson trygghet, jämställdhet/genus, segregation och rörelsemönster. Oavsett fallet anser Olsson att en konsekvensbeskrivning bör beakta både individuella perspektiv och större

samhälleliga sammanhang. Det som gynnar en liten grupp individer kanske i själva verket missgynnar samhället i stort, eller vice versa.

Den andra frågan handlar om hur man bör gå tillväga för att göra en social konsekvensbeskrivning. För det första argumenterar Olsson för behovet av specifika analyser istället för att man utgår från rådande planeringsideal och generella mallar. Varje större projekt bör med andra ord analyseras för sig. Vidare diskuterar Olsson det ofrånkomliga problemet med osäkerheten i alla former av framtidsbeskrivningar eftersom det aldrig med full säkerhet går att förutspå utfallet av en viss förändring. Den analytiska osäkerheten till trots, betonar Olsson (2006b) vikten av att fortsätta göra dem:

Men framtidsbeskrivningar har en viktig funktion, också sådana med lång sikt och stor osäkerhet. *De förbereder oss mentalt på olika utvecklingslinjer och handlingsalternativ*-och inte minst på att världen kommer att förändras över huvud taget.(s. 39, kursivt i original)

Osäkerheten till trots ger framtidsbeskrivningar och konsekvensbeskrivningar med andra ord värdefull kunskap.

2.7.2 Social impact assessment

I ett internationellt perspektiv är den teoretiska diskursen om sociala konsekvensanalyser, eller social impact assessments (SIA's) mycket utbredd. Det finns också ett flertal organisationer som tagit fram metoder för hur en social konsekvensbeskrivning bör göras. Dessa metoder baseras på riktlinjer och principer som tagits fram av etablerade forskare från olika discipliner. En av dessa metoder är framtagen av *The Interorganizational Committee on Principles and Guidelines for Social Impact Assessment (IOCGP)*. Nedan görs en kort genomgång av definitioner och riktlinjer som ligger till grund för föreliggande metod.

I och med följande citat definierar IOCPG (2003) inte bara vad en *social impact assessment* är utan också nyttan med den här sortens analyser:

we (...) define impact assessment in terms of efforts to assess, appraise or estimate, in advance, the social consequences that are likely to follow from proposed actions. (s. 231)

as a decision tool, SIA provides information to agencies and communities about social and cultural factors that need to be considered in any decision; provides a mechanism for incorporating local knowledge and values into the decision; and can help a decision-maker identify the most socially beneficial course of action for local, regional and national interests. (s. 232)

SIA definieras med andra ord som ett verktyg för att, i förväg, analysera och bedöma eventuella konsekvenser av ett projekt varav resultatet ska fungera underlag i beslutsprocessen. En av grundidéerna i SIA är att man tillvaratar lokala kunskaper (ibid). Det anses vara det bästa sättet att lära känna den specifika kontexten men det är också ett medel för att integrera lokala kunskaper och värden i planeringen. IOCGP:s metod bygger företrädesvis på sex principer. Den första principen handlar om att skapa en grundlig förståelse för, och beskrivning av, lokala och regionala sammanhang som kan komma att påverkas av projektet. I samband med det identifieras nyckelintressenter såsom lokala aktörer och invånare. Enligt den andra principen ska centrala sociala och kulturella faktorer identifieras utifrån den specifika kontexten. Därefter (*princip 3*) ska lämpliga metoder och förutsättningar bestämmas. Den fjärde principen handlar om reliabiliteten i de data som samlas in men också i de metoder som används. Informationen som presenteras ska vara äkta och av god kvalitet. I den femte principen anges att förhållanden som på något sätt berör temat

mänskliga rättigheter ska tas upp i analysen. Det är viktigt att underrepresenterade eller utsatta samhällsgrupper som kan påverkas av projektet ingår i analysen. Enligt den sjätte (och sista) principen ska en värdering av eventuella konsekvenser göras. Värderingen bör åtföljas av åtgärdsförslag som kan mildra oönskade effekter. För en grundligare genomgång av principerna refereras till IOCGP:s styrdokument *US Principles and guidelines- principles and guidelines for social impact assessment in the USA*¹.

2.7.3 Social konsekvensanalys- människor i fokus 1.0 (SKA)

SKA är ett analysverktyg som tagits fram av stadsbyggnadskontoret på Göteborgs Stad. Verktöget beskrivs som ett ramverk för social analys och är tänkt att fungera som en vägledning i kommunens arbete för social hållbarhet (Göteborgs stad 2011). Det riktar sig i första hand till kommunens handläggare och kan användas under olika skeden i planprocessen. För användaren är det ett sätt att systematisera analysprocessen och identifiera nyckelfrågor som bör beaktas. Verktöget SKA sätter ramarna både för arbetsgången och vilka analysnivåer som studeras. Men verktöget sätter också ramar för vilka aspekter som är viktiga att belysa i analysen. Allt eftersom kunskapen samlas in ska den sorteras under fyra huvudsakliga teman, nämligen *sammanhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet*. Nedan sammanfattas den föreslagna arbetsgången följt av en diskussion om dessa teman. Diskussionen är den som förs i skriften som sammanställts för att beskriva verktöget, dvs. *Social konsekvensanalys – människor i fokus 1.0*.

Analysverktyget SKA är utformat som en process i tre steg, nämligen: inventering, åtgärder och konsekvenser (ibid). Till att börja med inventeras områdets sociala karaktär, det vill säga värden och behov identifieras (steg 1). Utifrån dessa värden och behov formuleras lämpliga målsättningar och åtgärder (steg 2). Det sista steget (steg 3) utgörs av själva konsekvensbeskrivningen och är en sammanvägning av de värden och behov som identifierats i steg 1 och de åtgärder som formuleras i steg 2. Här ställs frågan om vilka konsekvenser den föreslagna planen kan komma att få och huruvida dessa kan tolkas som positiva, negativa eller neutrala.

Verktöget har en geografisk dimension i den bemärkelsen att det utgår från en specifik plats eller område. För att påminna om vikten av olika perspektiv ger verktöget förslag på fem olika geografiska analysnivåer, från det lilla till det stora – 1) byggnad & plats, 2) närmiljö, 3) stadsdel, 4) stad, 5) region. Nivåer kan dock både tas bort och läggas till beroende på situationen men alla nivåer bör beaktas i en fullständig konsekvensanalys (ibid).

Sammanhållen stad

Temat *sammanhållen stad* handlar både om sociala och rumsliga sammanhang. Det handlar med andra ord både om den fysiska planeringen och om mötet mellan människor. I en sammanhållen stad finns en kontinuitet i det fysiska rummet utan barriärer som förhindrar rörelse mellan olika platser (ibid). Staden ska vara promenadvänlig och attraktiv för cyklister bland annat eftersom dessa aktiviteter främjar folkhälsan. En sammanhållen stad karaktäriseras av blandning och variation, både i utbudet av funktioner och i befolkningssammansättningen (ibid). Vad gäller funktioner är tanken att undvika fragmentering av olika sfärer såsom boende, arbete och rekreation i det fysiska rummet. På samma sätt bör man sträva efter en blandad befolkning där människor med olika demografiska, etniska och socioekonomiska bakgrunder kan mötas. Motsatsen till en sammanhållen stad är en segregerad stad med fysiska och sociala barriärer (Göteborgs stad 2011). Segregation betyder åtskillnad och kan uttrycka sig både som boendesegregation och samspelssegregation. För att samspelsintegration ska kunna uppstå är det nödvändigt att det finns arenor, såsom offentliga platser där människor med olika bakgrunder kan mötas (ibid).

1 http://www.nmfs.noaa.gov/sfa/reg_svcs/social%20guid&pri.pdf

Samspel

Det andra temat, *samspel*, handlar mer direkt om de sociala relationerna i en stad. Möten och kontakter är centrala begrepp när det kommer till samspel men också offentliga kontra privata platser. Som påpekas i beskrivningen av verktyget är det viktigt att betona att “kontakter skapas och hålls levande av människor själva - inte av planering” (ibid, s. 18). Planeringen kan emellertid skapa *förutsättningar* för sociala kontakter. Förutom nära och personliga kontakter visar forskning också att det är viktigt med “ytliga” kontakter, så kallade *weak-ties*. Dessa “ytliga” relationer bidrar med “information, kunskap och impulser från nya sammanhang och andra grupper av människor än de man tycker sig höra till” (ibid, s. 18). *Weak-ties* refererar således till kontakter mellan människor i grannskapet där parterna träffar på varandra i sin vardag utan att egentligen känna varandra. Dessa lösa kontakter kan skapa en känsla av delaktighet och sammanhang. Planeringen kan bidra till den här sortens kontakter genom att skapa offentliga mötesplatser. Ett begrepp som brukar användas för att beskriva sådana platser är *gemensam neutral arena* (GNA) (ibid). Gemensam syftar på alla människors rätt att vistas på platsen. I teorin bör ingen känna sig exkluderad från en sådan plats. Neutral syftar i det här fallet på att det inte ställs några krav på delaktighet.

En annan aspekt som påverkar det sociala livet i staden är *närheten*. Människors rörelsemönster påverkas i hög grad av stadens fysiska struktur och hur olika platser och stråk hänger ihop. Hur människor rör sig påverkar i sin tur det sociala livet: “Närhet mellan människor och möjligheter till möten är en stads styrka och en förutsättning för socialt kapital och tillit” (ibid, s. 21). Platser som har god anknytning till stadens övriga struktur såsom gator, stråk och målpunkter har bättre förutsättningar för att användas. Vidare upplevs stråk och platser med hög användning generellt som tryggare då de finns fler “ögon” som vakar. Överblickbarhet och kontinuitet är också viktiga för den upplevda tryggheten.

Vardagsliv

Planeringen av en stad bör ta hänsyn till människors praktiska behov och vardagsliv (ibid). Vardagsliv handlar om rutinerade aktiviteter som tillfredsställer centrala behov hos människor. Eftersom behoven hos människor kan se olika ut bör det finnas en variation i utbudet. Barns behov är exempelvis inte detsamma som pensionärers behov. Utöver utbudet påverkar fenomen såsom lokalisering och infrastruktur också människors vardagsliv. Planeringen ska skapa förutsättningar för god tillgänglighet mellan de olika vardagsaktiviteterna. När man i planeringssammanhang pratar om närhet utgår man ofta från tiden det tar att gå från en plats till en annan. Vanligtvis används ett tio minuters gångavstånd som mått på närhet eftersom det är ungefär så långt som de flesta människor kan tänka sig att gå, istället för att välja ett annat transportsätt. Måttet används i flera sammanhang som ett ideal när man pratar om tillgänglighet till grönområden, livsmedelsbutiker och skolor. Många av dagens människor har dock vardagsliv med en räckvidd långt utanför det lokala och därför måste en stad också erbjuda goda kommunikationsmöjligheter. I beskrivningen av SKA lyfts vikten av jämlikhets- och jämställdhetsperspektivet fram. Detta eftersom människor har olika förutsättningar vad gäller nyttjandet av färdmedel. Det är exempelvis många som inte har tillgång till eller råd att äga bil. Skillnader i bilåkande och bil-ägande är relaterade både till var man är bosatt, ålder och vilket kön man har (ibid). För att kommunikationsmöjligheterna ska bli så rättvisa som möjligt är det nödvändigt att satsa på kollektivtrafiken men också på gång- och cykelvägar. Det finns givetvis också andra anledningar såsom miljö- och hälsoskäl till varför bilåkandet bör minska i städer.

Identitet

I SKA har begreppet *identitet* två olika betydelser (Göteborgs stad 2011). Det syftar för det första på platsens eller stadens identitet, det vill säga den speciella karaktären som människor förknippar den med. Den andra användningen av begreppet handlar om människors identitet i relation till den miljö de befinner sig i. Om vi utgår från den första betydelsen, nämligen platsidentiteten brukar man skilja på inifrånbild och utifrånbild (ibid). Inifrånbilder är de bilder som erhålls av dem som bor i området och som utgår från deras personliga erfarenheter och minnen. Ofta uppstår det en kollektiv bild bland de boende i ett område som de till viss del också är delaktiga i att förstärka eller skapa. Utifrån bilden å andra sidan är den bild som arkitekter, politiker, planerare eller personer som inte bor i området innehar.

Den andra betydelsen av identitet utgår som sagt från människornas identitet snarare än platsens och kan beskrivas som ett uttryck för individens eller gruppens självbild. Den här självbilden är dock inte oberoende av miljö och plats. Istället är självbilden enligt SKA kopplad till den geografiska och sociala kontext man befinner sig i. Självbilden kan följaktligen påverkas av faktorer såsom graden av tillhörighet, delaktighet och trivsel i förhållande till platsen man bor eller är verksam på. Människors relation till platsen kan påverka hur de agerar där. En plats identitet påverkas i stor grad av den fysiska planeringen. Typen av bebyggelse, bredden på gatorna, skalnivån samt parker och torg är faktorer som påverkar hur platser upplevs (ibid). Fysiska förändringar eller ingrepp i miljön kan således medföra en förändring för platsens identitet. En plats identitet har också en stark historisk dimension vilket beskrivs i SKA:

När den byggda miljön tillkommer under lång tid bidrar den också till ett historiskt djup, en berättelse om vår gemensamma livsmiljö, där årsring läggs till årsring i ofta unika mönster (Göteborgs stad 2011, s. 25).

Den historiska variationen bidrar med andra ord till ett områdes karaktär. Enligt SKA är människor meningsskapande vilket innebär att vi, mer eller mindre omedvetet kan tilläggas, söker efter mening och avsikt i den omgivande miljön. Det här förklarar det faktum att vi påverkas av den miljön vi befinner oss i. Ett exempel kan vara att man känner sig mer ledig och avslappnad i en park än när man befinner sig på en shoppinggata eller ett kontorsparkområde.

2.8 En syntes mellan olika teoretiska och metodologiska perspektiv

I föreliggande kapitel har jag haft två centrala ambitioner. Den första var att sammanställa olika urbanteoretikers resonemang om hållbara stadsrum. Den andra ambitionen var att redovisa några olika perspektiv på konsekvensanalyser som verktyg. Med det gjort återstår ett förtydligande av hur ovanstående inslag bidragit till den förståelseram som varit vägledande i studien. Med förståelseram syftar jag både på övergripande synsätt och specifika teoretiska begrepp och resonemang.

Föreliggande studie utgår som sagt från en kulturgeografisk ansats med syfte att beskriva och analysera rumsliga och sociala förhållanden samt hur dessa hänger ihop. Frågan om Station Hagas sociala konsekvenser angrips företrädesvis utifrån ett perspektiv där det sociala rummet står i centrum. För att besvara frågan tar jag hjälp av olika metodologiska ramverk som är framtagna i syfte att systematisera och vägleda beskrivningar och analyser av sociala konsekvenser. Mer precist utgår jag från verktyget SKA som arbetats fram av Göteborgs Stad samt IOCGP:s principer för *social impact assessments*.

Undersökningens och frågeställningarnas upplägg är i första hand inspirerade av verktyget SKA som delar upp analysprocessen i tre steg (inventering, åtgärder och konsekvenser). Vad gäller *steg 2* (åtgärder) frångår jag dock verktygsbeskrivningen i viss mån. Enligt beskrivningen går *steg 2* ut på att utforska vilka åtgärder som behövs för att stärka de sociala värden och funktioner som identifierats i *steg 1*. Eftersom gällande scenario utgår från en planerad förändring har *steg 2* istället

ägnats åt att beskriva planerna. Det bör också nämnas att föreliggande studie inte täcker in alla de geografiska analysnivåer som föreslås i SKA. Eftersom studien handlar om det lokala perspektivet är endast de två första nivåerna, *byggnad & plats* samt *närmiljö*, representerade. Förutom att ha bidragit till att strukturera processen har SKA också påverkat undersökningens innehåll. Verktøyets tematiska innehåll har till viss del styrt vilka aspekter som tagits upp samt vilka frågor som ställts i undersökningen och analysen. SKA-verktøyet är framtaget för att bidra till planerings- och planprocesser i kommunen. Även om det har en förankring i aktuella stadsplaneringsteorier är det inte i första hand ett forskningsverktyg. Av den anledningen har jag kompletterat "verktøyslådan" med IOCGP:s principer om sociala konsekvensbeskrivningar. Dessa principer har varit styrande både i fråga om vilka aspekter som ingår i undersökningen men också hur kunskaperna erhållits. Enstaka avvikelser har gjorts från principerna i det fall det inte stämmer överens med studiens syfte och avgränsningar. Exempelvis har jag uteslutit den regionala nivån från undersökningen.

Gemensamt har ovannämnda modeller och principer bidragit till studiens upplägg och innehåll. Vidare utgörs förståelseramen som sagt också av teoretiska resonemang om hållbara stadsrum. Dessa resonemang handlar om olika sociala och fysiska aspekter såsom *skala*, *folkliiv*, *mötesplatser*, *trygghet* och *verksamhetsliv* men också om sambanden där emellan. Idéerna och begreppen som redovisats i samband med dessa aspekter ligger till grund för analysen och diskussionen av studiens resultat. För det första har de bidragit till förståelsen för hur förändringar i den byggda miljön kan komma att påverka det sociala livet på undersökningsplatsen. För det andra utgör dessa idéer om hållbara stadsrum grunden utifrån vilken studiens resultat har analyserats. Den kunskap som erhålls med hjälp av den empiriska undersökningen diskuteras och värderas med andra ord utifrån dessa teoretiska resonemang.

3. Metod

3.1 Inledning

Studiens empiriska undersökning är uppbyggd som en fallstudie. Fallstudier som strategi kännetecknas ofta av att man utgår från en eller få undersökningsenheter men använder sig av flera olika slags data (Falkheden 1999, s. 260; Halvorsen 1992, s. 67). Undersökningsenheten är i det här fallet platsen. Datan består av observationer, olika former av intervjuer, statistik och dokument. Källmaterialet är således en kombination av egeninsamlad empiri och existerande handlingar.

3.2 Den kvalitativa forskningsstrategin

I föreliggande studie är forskningsansatsen i första hand kvalitativ. Något förenklat kan man säga att kvalitativ forskning "brukar vara mer inriktad på ord än på siffror" (Halvorsen 1992). De flesta utövare av kvalitativ forskning skulle nog hålla med om att det handlar om mer än frånvaron av siffror. Enligt Bryman (2011) har skillnaderna också med kunskapsteori och ontologi att göra. Vad beträffar kunskapsteoretisk ståndpunkt brukar den kvalitativa forskningstraditionen beskrivas som tolkningsinriktad. Det innebär att "tyngden ligger på en förståelse av den sociala verkligheten på grundval av hur deltagarna i en viss miljö tolkar denna verklighet" (Bryman 2011, s. 341). Vad gäller ontologisk ståndpunkt brukar kvalitativ forskning präglas av ett konstruktionistiskt synsätt i vilket man antar att verkligheten och dess sociala företeelser är socialt konstruerade, eller resultatet av mänskligt samspel. Vad gäller relationen mellan teori och empiri förknippas kvalitativ forskning vanligtvis med induktion. I den här studien är det mer träffande att beskriva forskningsmetoden som *abduktiv*. Den *abduktiva metoden* är en kombination av induktiv och deduktiv metod. Enligt den här metoden är det ointressant vilken som föregår den andra, teori eller empiri, och forskningsprocessen präglas istället av en växelvis samverkan mellan dessa två (Gren & Hallin, 2003).

Samhällsvetenskapliga undersökningar bedöms ofta utifrån kriterierna *validitet* och *reliabilitet*. Det finns olika ståndpunkter om huruvida dessa begrepp, som ursprungligen utformats utifrån kvantitativa forskningsideal, överhuvudtaget kan och bör appliceras på kvalitativa undersökningar (Bryman 2011, s. 352). I den här studien antas den ståndpunkten som går ut på att begreppen *kan* användas med viss modifiering. Validitet kan följaktligen beskrivas som ett kriterium för huruvida den insamlade datan är relevant för och ger svar på undersökningens problemställning (Halvorsen, 1992). Validitet handlar med andra ord om operationaliseringen av studiens teoretiska begrepp. I föreliggande studie har jag därför försökt formulera frågor samt göra observationer som speglar studiens frågeställningar. Reliabilitet handlar om huruvida mätningarna är korrekta (Halvorsen 1992). Hög reliabilitet innebär att undersökningen ska kunna replikeras med i princip identiska resultat. Om man utgår från den strikta definitionen av reliabilitet är min studie något problematisk. Sociala värden och företeelser är nämligen dynamiska och föränderliga och ett resultat som handlar om sociala värden och föreställningar är därför svårt att replikera. Om en forskare skulle ställa samma frågor som jag några dagar eller år senare skulle han/hon troligtvis inte få identiska svar som jag. I kvalitativ forskning är man dessutom ofta ute efter det specifika snarare än det generella. Reliabilitet eftersträvas i det här sammanhanget istället genom ett systematiskt och noggrant tillvägagångssätt i samband med de metoder som används. I och med att studien har en kvalitativ ansats är ambitionen inte att urvalet ska ge ett resultat som är generaliserbart i statistisk bemärkelse. Målet är snarare att samla in data som är analytiskt generaliserbar och att skapa en variationsbredd i urvalet. Bryman ger uttryck för detta förhållningssätt när han beskriver den etnografiska forskningsansatsen:

(...)ethnographers have to ensure that they gain access to as wide a range of individuals relevant to the research question as possible, so that many different perspectives and ranges of activities are the focus of attention. (Bryman 2011, s. 414).

Syftet med den här studien är att ta reda på *hur* platsen används och vilken *betydelse* den har för användarna. Tanken är också att få en bild av vilka användarna är för att bättre förstå parkens betydelse. Exempelvis har en student som enbart besöker parken under veckodagar och under en begränsad studietid troligtvis en annan relation till parken än en pensionär som bott i området och besökt parken i 20 år. Det ingår inte i studiens syfte att dra kvantitativa slutsatser om hur många av användarna som är pensionärer eller hur många som tycker så och så. Med den kvalitativa ansats som beskrivits ovan är studiens mål att skapa en helhetsförståelse av fenomenet med fokus på djup snarare än bredd.

Att på förhand allt för strängt fastställa undersökningens fokus och forskningsfrågor är inte förenligt med kvalitativa forskningsideal (Bryman 2011, s. 442). Det är istället rekommenderat att man lämnar forskningsfrågan någorlunda öppen utan allt för många förutfattade meningar. Det innebär att studiens frågeställningar och innehåll gradvis fått utrymme att växa fram under studiens gång.

3.3 Den empiriska undersökningen

Datainsamlingen har gjorts i flera steg och kan beskrivas som etnografisk. Den etnografiska forskningsmetoden kännetecknas ofta av en blandning av observationsstudier och intervjuer av olika slag (Esaiasson et al. 2004). I ett första steg gjordes observationer för att få en övergripande beskrivning av platsen ur ett socialt och fysiskt perspektiv. Därefter användes en frågeundersökning för att intervjua/samtala med besökare på plats. Med frågeundersökningen ville jag erhålla kunskap om parkens sociala betydelse. Besökare innefattar i det här fallet personer som enbart passerar igenom parken såväl som mer långvariga användare. Det sista steget i datainsamlingen var att följa upp frågeundersökningen med ett mindre antal semi-strukturerade samtalsintervjuer. Målet med samtalsintervjuerna var att "gräva djupare" för att förstå platsens sociala värde men också att fånga in synpunkter om kommande förändringar. Det handlade om att erhålla en inifrån-bild, där insikter och berättelser från folk i området stod i centrum.

3.3.1 Observationer

För att studera människor och sociala sammanhang är det vanligt att använda observationer (Esaiasson et al. 2004). Med observationer kan man fånga människors handlingar och fördelen är att de ger information om vad människor *gör* snarare än vad de *säger att de gör*. Därtill är observationer en lämplig metod att använda när, som Halvorsen (1992) uttrycker det "fenomen ska studeras i sitt naturliga sammanhang" (s. 83).

I den här studien tillämpades observationstekniken som sagt för att skapa en övergripande bild av hur Hagaparken används. Inom metodteori brukar man skilja på *deltagande* och *icke-deltagande* observationer. Vanligt är att man utgår från Golds klassificeringsschema som sträcker sig från *complete participant* till *complete observer* (Bryman 2011). I det här stadiet var graden av deltagande lågt i den bemärkelsen att jag inte interagerade med någon. Det offentliga sammanhanget innebar samtidigt att det var lätt att smälta in som observant utan risk för kontrolleffekter². Observationerna var ostrukturerade i den bemärkelsen att de inte utgick från några på förhand bestämda kategorier. Istället utgick jag från den öppna frågan: *När och hur används parken?*

För att fånga så många olika användartyper som möjligt genomfördes observationerna vid olika dagar och tidpunkter på dagen. Tillfällena innefattade både helg- och veckodagar. Samtliga observationer gjordes dock under månaderna mars och april på grund av studiens tidsramar och dokumenterades i anteckningsform.

² kontrolleffekter innebär att människors beteende påverkas av att de observeras.

3.3.2 Frågeundersökning

Avsikten med frågeundersökningen var att få kunskap om hur parken används och vad den har för betydelse utifrån användarnas perspektiv. Viss information om parkens funktioner erhöles via observationerna men tanken med frågeundersökningen var att komplettera med sådan information som inte kan erhållas med hjälp av observationer. Det gäller sådant som *varför* individerna befann sig på platsen och vilken *betydelse* den har. Ambitionen med frågeundersökningen var dessutom att skapa en bättre bild av vilka användarna är. Frågeundersökningar kan genomföras på olika sätt men i det här fallet valde jag att göra en intervjuundersökning där respondenterna fick svara muntligt på frågorna. Detta eftersom jag antog att parkbesökarna skulle vara mest villiga att svara på frågorna på plats, där det inte krävdes någon större ansträngning. Dessutom passade den muntliga formen väl eftersom merparten av parkbesökarna inte hade någon vetskap om den planerade stationen och behövde informeras. Frågorna som ställdes var öppna i den bemärkelsen att jag inte angav några svarsalternativ (se bilaga 3 för intervjuguide).

För frågeundersökningen användes vad som kan beskrivas som en strategisk urvalsteknik med målsättningen att få en stor bredd i urvalet (Esaïasson et al. 2004). I praktiken innebar det att undersökningstillfällena spreds ut under ett antal olika dagar och tidpunkter för att fånga upp olika användare. Det innebar också att jag förflyttade mig runt i parken och valde respondenter som uppehöll sig på olika platser i parken. Jag försökte också välja ut användare som var så olika varandra som möjligt i fråga om ålder och kön för att fånga upp människor i olika skeden i livet. Istället för att på förhand fastställa hur många kortintervjuer som behövde göras utgick jag från principen om teoretisk mättnad (Esaïasson et al. 2004). Totalt sett gjordes följaktligen 30 kortintervjuer.

3.3.3 Samtalsintervjuer

I ett nästa steg genomfördes ett mindre antal fördjupade intervjuer (se bilaga 4 för intervjufrågor och bilaga 2 för intervjuförteckning). Dessa intervjuer kan beskrivas som semi-strukturerade samtalsintervjuer vilket innebär att jag utgick från ett antal övergripande frågor som jag ville ha svar på, men ordningsföljden och formuleringarna anpassades efter den specifika intervjusituationen. Samtalsintervjun lämpar sig väl när man vill undersöka människors uppfattningar och erfarenheter på ett visst område (Esaïasson et al. 2004). Till skillnad från den kunskap som eftersträvs med hjälp av frågeundersökningen var samtalsintervjuerna ett sätt att försöka nå en djupare förståelse. Under samtalsintervjuerna fick respondenterna möjlighet att utveckla sina resonemang på ett sätt som frågeundersökningen inte gav utrymme för. Förutom längden på intervjun skiljer sig de två intervjuformerna också åt i fråga om graden av standardisering. Under samtalsintervjuerna anpassades frågorna efter vem respondenten var för att locka fram specifika erfarenheter och upplevelser. Rimligen har ju en kyrkoherde, en förskolepedagog och en boende olika perspektiv och erfarenheter att bidra med. Det bör dock poängteras att intervjuerna genomfördes med en relativt tydlig forskningsfråga i sikte och att jag som forskare därför försökte avstyra eventuella utsvävningar. Samtliga intervjuer spelades in med diktafon och transkriberades i efterhand. Intervjupersonerna valdes återigen utifrån en strategisk urvalsprincip. Målet med urvalet var inte att uppnå representativitet utan snarare att maximera variationsbredden och olikheterna bland undersökningsenheterna. I det här fallet rörde det sig om att hitta personer som var så olika som möjligt med hänsyn till faktorer såsom ålder, kön och sysselsättning, samt var personerna är bosatta och vilken relation de har till platsen. Vissa av intervjupersonerna valdes ut på basis av deras yrkesroll som representanter för en specifik verksamhet. Det gäller kyrkoherden för Hagakyrkan, biträdande bibliotekschef på Kurs- och tidningsbiblioteket samt pedagogen från förskolan Lönnen. Dessa verksamheters läge i parken gör dem till centrala verksamheter och därigenom självklara i urvalet. Därefter kontaktades boende och andra privatpersoner som driver en verksamhet eller arbetar i nära anslutning till parken. Urvalsprincipen byggde i detta stadi delvis på det som brukar kallas *snöbollsurval* där de första

intervjupersonerna tipsade om andra (Esaiasson et al 2004). Det bör också sägas att det slutliga urvalet till viss del också bestämdes av vilka som var villiga och intresserad av att ställa upp på en intervju. Vad gäller urvalet av boende försökte jag hitta personer som är bosatta nära parken (Haga eller Vasastaden) och som skiljde sig åt i fråga om ålder och kön. Av praktiska skäl valdes dessa personer ut med hjälp av kontakter. Se intervjuförteckningen (bilaga 2) för mer information om respondenterna.

3.3.4 Övriga källor

Utöver intervjuer och observationer utgörs studiens underlag i första hand av dokument men också viss statistik. En gedigen genomgång har gjorts av informationsmaterial och underlagsrapporter som utfärdats av eller på uppdrag av Trafikverket rörande projektet Västlänken. Statistiska uppgifter i form av områdesfakta har hämtats från Göteborg Stads hemsida, närmare bestämt från Göteborgsbladet. Dessutom har enstaka uppgifter erhållits med hjälp av informanter som via mail svarat på specifika frågor.

3.4 Metoddiskussion

Konsekvensanalyser är inte helt oproblematiske ur forskningssynpunkt. När man gör en konsekvensanalys uttalar man sig om något som ännu inte inträffat. Det är med andra ord en form av framtidsanalys man ägnar sig åt vilket innebär en hög grad av osäkerhet. I ett tidigare avsnitt diskuterades betydelsen av konsekvensanalyser, trots den ofrånkomliga osäkerheten. Här finns återigen en poäng med att skilja konsekvensanalyser från prognoser. Även om konsekvensanalyser handlar om framtiden gör de inte anspråk på den exakthet som förknippas med prognoser. En social konsekvensanalys handlar istället om att diskutera möjliga riktningar och utfall. Med en sådan utgångspunkt frångår man till viss del konsekvensanalysens inneboende dilemma.

Därtill kan det vara relevant att nämna något om begreppsvaliditeten i relation till studien, det vill säga operationaliseringen av studiens syfte. Frågeställningen kan delas upp i tre huvudområden nämligen *åtgärd*, *inventering* och *konsekvenser*. Det är egentligen bara den sistnämnda kategorin - *konsekvenser* - där operationaliseringen kräver viss diskussion. Man kan nämligen fråga sig hur man egentligen operationaliserar frågan om vilka konsekvenser den planerade stationen kan komma att få. Möjliga invändningar till de indikatorer som använts är: *Kan man utgå från parkens nuvarande funktioner och värden när man vill studera en åtgärd som kommer att äga rum först om ca 10 år?* eller *kan man besvara denna fråga genom att låta lokala personer uttala sig om vad de tror att stationen kommer att få för konsekvenser?* Vad gäller den första invändningen utgår jag från övertygelsen att invånarnas behov och intressen inte kommer att förändras nämnvärt de närmaste 10 åren. Under intervjuerna upplevde jag dock att vissa respondenter hade svårt att förhålla sig till frågan med tanke på det långa tidsperspektivet. Några menade att om 10-15 år kommer de troligtvis inte att bo kvar i området, och andra att deras barn kommer att vara för gamla för att leka på lekplatsen. Samtidigt är hela poängen med konsekvensanalyser att det genomförs *före* det planerade ingreppet. Med tanke på hur planeringsprocessen för stora projekt ser ut är det långa tidsperspektivet ett nödvändigt ont. Detta för att man ska kunna anpassa planerna efter det man kommer fram till i konsekvensanalysen. Med det sagt hänvisar jag återigen till det faktum att det inte finns något som tyder på att Hagaparkens funktioner och värden kommer att förändras nämnvärt fram till dagen då det första spadtaget tas. Folk kommer fortfarande att söka sig till Hagaparken för avkoppling och rekreation medan barnfamiljer och förskolor fortfarande kommer att behöva allmänna lekplatser. Därigenom anser jag, även om besökarna kommer bytas ut, att nuvarande besökare med deras vanor och uppfattningar kan representera framtida besökare.

Vad gäller den andra invändningen hänvisar jag till frågeställningens formulering: *Vilka konsekvenser kan den planerade stationen tänkas få för platsens sociala liv?* För det första antyder formuleringen själva osäkerheten i frågan och det faktum att det finns flera möjliga riktningar. Jag är med andra ord inte ute efter någon absolut sanning. För det andra anser jag att de insikter som individer med lokalkännedom och med vardagliga erfarenheter från platsen sitter inne på är centrala

i utforskandet av framtida konsekvenser. Dessutom besvaras frågan inte enbart utifrån dessa insikter. Insikterna sammanvägs med den kunskap som erhållits om platsens funktioner och värden och resultatet tolkas därefter utifrån relevanta teoretiska resonemang.

Vad gäller djupintervjuerna präglas resultatet givetvis av urvalet. Urvalet var strategiskt och byggde på principen om maximal variation. Jag försökte fånga in så många olika erfarenheter och uppfattningar som möjligt genom att vända mig till personer med olika individegenskaper och befattningar. Populationen utgjordes av alla som på något sätt berörs av eller har en relation till platsen. Därefter gjordes ett strategiskt urval utifrån vilka verksamheter som kunde tänkas vara mest berörda av stationsetableringen. Kurs- och tidningsbiblioteket, förskolan Lönnen och Haga församling var självklara val eftersom de är belägna i själva parken. Några av de som blev tillfrågade att delta i en intervju ville inte ställa upp. Somliga med motiveringen att de var negativt inställda till Västlänken och stationsetableringen i Haga. Resultatet hade troligtvis sett lite annorlunda ut om jag hade intervjuat dessa personer. Syftet med studien har dock inte varit att ta reda på huruvida folk är negativt eller positivt inställda till den planerade stationen. Istället har ambitionen med intervjuerna varit att uppmuntra individerna till att resonera kring planerna och lyfta fram både för- och nackdelar. Jag påstår inte att urvalet är representativt i statistisk bemärkelse eller att jag fångat alla tänkbara förhållningssätt. Däremot vill jag hävda att de åsikter och tankar som framkommit under intervjuerna utgör en värdefull empirisk kunskap i sig och att det dessutom troligtvis inte är unika. Naturligt föll det sig att de personer som ville ställa upp på en intervju hade ett starkt intresse för samhällsfrågor och för områdets utveckling. Det påverkar i sin tur resultatet. Det bör också nämnas att Haga såväl som Vasastaden är populära bostadsområden med en hög andel höginkomsttagare. Områdena runt omkring parken har en relativt homogen befolkning (etniskt och inkomstmässigt), något som till viss del också återspeglas i parkens publik. Att det är en relativt privilegierad och köpstark samhällsgrupp som befolkar området har rimligen också påverkat resultatet. En annan faktor som med all säkerhet påverkat resultatet är *när* undersökningen genomfördes, i alla fall när det kommer till observationerna och frågeundersökningen. Detta eftersom aktiviteten i parken givetvis ser annorlunda ut beroende på vilken tid på året det är. Den här undersökningen genomfördes under våren då det var mycket aktivitet på gång (observationerna genomfördes i mars/april och frågeundersökningen i april/juni). En undersökning som sträckte sig över hela året hade i det här fallet inte varit möjlig och jag vill dessutom påstå att det lämpade sig att göra undersökningen under en tid på året då aktiviteten var stor. Ett rimligt antagande (som också bekräftats av intervjupersoner) är att parken används i hög utsträckning även under sommaren, men då av färre studenter och fler turister.

Vad gäller intervjuundersökningen i parken hade det, för generaliserbarhetens skull, varit bättre att utgå från en slumpmässig urvalsprincip. Det finns också en risk när man använder strategiska metoder att urvalet färgas av egna föreställningar och hämningar. Ett slumpmässigt urval var dock svårt att få till i praktiken. Dessutom ansåg jag inte att det var nödvändigt med tanke på studiens syfte där målet var att erhålla kvalitativ kunskap, snarare än kvantitativ. Jag var med andra ord inte intresserad av att ta reda på hur många av besökarna som var studenter eller hur vanligt förekommande en viss åsikt var. Istället ville jag fånga upp så många olika åsikter som möjligt genom att utgå från idén om maximal variation och teoretisk mättnad. Allteftersom kortintervjuerna genomfördes kontrollerade jag så att respondenterna skiljde sig åt så mycket som möjligt i fråga om ålder, kön samt vilken aktivitet de ägnade sig åt. Att påstå att jag efter 30 intervjuer uppnått *fullständig* teoretisk mättnad är nog lite vågat men jag vill ändå påstå att jag kom till en punkt där nästintill alla svaren var snarlika upprepningar av svar som redan förekommit.

4. Litteraturoversikt

4.1 Inledning

I det här kapitlet ges en kort beskrivning av forskningsläget, både gällande sociala konsekvensanalyser i allmänhet men också i relation till det specifika fallet (Västlänken). Dessutom följer en redogörelse av ett av de få konkreta fall som liknar Västlänken, nämligen Citytunneln i Malmö.

4.2 Sociala konsekvensanalyser i praktiken

I Sverige finns som nämnts inget lagkrav på att sociala konsekvenser ska utredas i samband med stora ingrepp och projekt. Sedan tidigt 2000-tal har aktörer bakom flera projekt, på eget initiativ, ändå valt att analysera eventuella sociala effekter. I samband med förändringar av Söder i Helsingborg upprättade Verner Denvall, år 2003, en konsekvensbeskrivning med namnet *Socialt liv* (Olsson 2006a). År 2005 gjordes en liknande analys av Inger Bergström i samband med planförslag i Linköping. Ett år senare publicerades rapporten *Västlänken- en social konsekvensbeskrivning* av Sören Olsson på uppdrag av Banverket (nuvarande Trafikverket) som en del av underlaget till järnvägsutredningen. Han framhåller själv att hans konsekvensbeskrivning till viss del bör uppfattas som ett utvecklingsarbete och problematiserar, i en bilaga till rapporten, själva metoden. Några år har passerat sedan Olsson drog denna slutsats och man kan fråga sig vad som har hänt sedan dess på området? För det första har fler sociala konsekvensanalyser hunnit göras vilket innebär att traditionen vuxit sig starkare. Sociala utredningar har gjorts i samband med skilda projekt såsom köpcentret Allum i Partille (Partille kommun 2011) och vindkraftverk i samebyar (Svevind 2008). Men den stora förändringen sedan Olssons rapport kanske är att begreppet social hållbarhet har börjat uppmärksammas allt mer i planeringssammanhang. År 2007 fick Social resursförvaltning i Göteborg i uppdrag att "se till att sociala frågor tas på allvar i kommunal planering på samma sätt som frågor om ekonomi och ekologi" (www.goteborg.se). Det resulterade i projektet S2020. Som en del av uppdraget har man bland annat tagit fram en kunskapsmatris där man samlat forskning om sociala miljöer och hållbarhet (<http://kunskapsmatris-s2020.se>). Några år senare formulerades verktyget SKA (social konsekvensanalys) på stadsbyggnadskontoret i Göteborg i syfte att vägleda arbetet med den sociala dimensionen. Så för att återgå till frågan som ställts ovan har det hänt en del sedan 2006. Trots det verkar det fortfarande saknas en nationell standard för sociala konsekvensanalyser. Verktyget SKA är förhållandevis nytt och kräver fortsatt prövning och utvärdering. Det är också orsaken till att jag valt att använda kompletterande metoder i föreliggande studie.

Olsson (2006b) anser att framtidens empiri "måste hämtas från historien" (s. 39). Problemet är att varje konsekvensbeskrivning är unik i den bemärkelsen att den utgår från ett specifikt projekt och sammanhang. En stationsetablering i Haga får inte samma konsekvenser som en stationsetablering på Korsvägen, även om stationernas utformning är identiska. Detta eftersom förutsättningarna i dessa miljöer är helt olika. Det finns samtidigt generella utvecklingsmönster som kan observeras i många olika sammanhang. Om man ska dra nytta av tidigare erfarenheter är det dock bäst att hitta fall som liknar det man ska studera, både i själva ingreppet och i kontexten. Vad gäller den här studien har det varit svårt att hitta liknande fall. För det första är Västlänken relativt unikt som infrastrukturprojekt. För det andra har det inte, mig veterligen, gjorts några studier som fokuserar på etableringen av nya stationsmiljöer och sociala konsekvenser. Det finns dock ett självklart fall som bör uppmärksammas, nämligen Citytunneln i Malmö. Citytunneln är en tunnel under centrala Malmö som binder samman järnvägen i olika riktningar. Bygget påbörjades 2005 och tunneln invigdes i december 2010 (www.malmo.se). När Citytunneln, som till idén är ganska lik Västlänken, planerades gjordes en utredning av projektets socioekonomiska konsekvenser (SWECO, VBB & VIAK 2000). Syftet med studien var att beskriva utbyggnadens socioekonomiska konsekvenser och rapporten är en del av den mer övergripande

miljökonsekvensbeskrivningen. Resultatet av studien har relativt stor relevans för föreliggande studie eftersom projektet Västlänken och Citytunneln liknar varandra på många sätt. Nedan följer därför ett avsnitt om rapporten *Citytunneln- socioekonomiska konsekvenser*. Innan det vill jag dock ta upp ytterligare en aspekt som jag finner relevant i sammanhanget. Det gäller det faktum att man i samband med konsekvensbeskrivningar sällan gör uppföljningar i efterhand. Det finns därför nästintill ingen dokumenterad kunskap om *hur det faktiskt blev* i de fall som studerats. Sådan kunskap hade kunnat utgöra ett värdefullt underlag för senare studier. I fallet Citytunneln fick jag nöja mig med en muntlig rapportering från en projektledare på Malmös trafikkontor som varit inblandad i projektet.

4.3 Citytunneln- Socioekonomiska konsekvenser

Författarna till rapporten *Citytunneln- Socioekonomiska konsekvenser* (2000) konstatera liksom Olsson (2006b) att det saknas etablerade riktlinjer för vad en social konsekvensanalys, eller en socioekonomisk konsekvensanalys, ska innehålla. De fortsätter med att formulera egna ramar vilka de sammanfattar enligt följande: "förändringar i samhället för människor, bebyggelse samt näringsliv och ekonomi" (SWECO, VBB & VIAK 2000, s. 7). Aspekter som identifieras som centrala är flöden och rörelsemönster, trygghetsfrågor, ekonomiska aspekter och tyngdpunktsförskjutningar. Konsekvensbeskrivningen är uppdelad utifrån Citytunnelns tre stationer nämligen Malmö central, Station Triangeln och Station Hyllie. Eftersom Station Triangeln är den som har störst likheter med Station Haga handlar följande avsnitt om denna.

I rapporten konstateras att Station Triangeln hamnar i ett område med många bostäder, affärer, skolor och kontorshus (ibid). Den hamnar med andra ord i en väletablerad stadsmiljö som präglas av viktiga sociala funktioner, inte av kommunikationer. Triangeln har liksom planerna för Station Haga två entréer, en huvudentré och en sekundär entré. I och med att området blir mer tillgängligt bedömer författarna att attraktionskraften till området kommer att öka (ibid). Det antas i sin tur stimulera en rad olika lokala sektorer såsom affärer, arbeten, vård, resor samt kultur och nöjen. Områdets kultur- och nöjesprofil samt den kommersiella karaktären väntas förstärkas. Stationsmiljöer brukar också utvecklas till sociala mötesplatser konstaterar författarna. Ytterligare en viktig förändring i miljön antas bli den ökade mängden cyklisterna i området. Många kommer att ta cykeln till och från stationen vilket kommer att innebära ett ökat behov av cykelparkeringar.

Vad gäller flöden och trafikströmmar i området antar författarna att dessa kommer att öka (ibid). Merparten av genererade flöden väntas utgöras av arbetsrelaterad in- och utpendling samt butiks- och handelsbesök. Vad gäller socioekonomiska konsekvenser bedöms att Station Triangeln, oavsett utformning, kommer att medföra stora förändringar i områdets fysiska och sociala miljö. En risk för ökade sociala problem såsom droghandel och skadegörelse identifieras. Man poängterar dock att det inte är Citytunneln i sig som genererar dessa sociala problem utan den allmänna cityexpansionen. Utifrån ett barnperspektiv identifieras en risk för att säkerheten, och till viss del också tryggheten, kommer att minska i samband med ökade trafik- och folkflöden. Sammantaget bedömer författarna att stationernas placering och utformning är avgörande för områdets utveckling och för ovannämnda effekter. När rapporten upprättades fanns det flera alternativa placeringar och dessa ställs mot varandra i bedömningen. Men man bedömer också att eventuella utfall kommer att bero på områdets utveckling i övrigt samt vilka åtgärder som vidtas av andra aktörer.

Den här konsekvensbedömningen upprättades mer än tio år innan tunneln stod färdig. Någon uppföljning har som sagt inte gjorts. På trafikkontoret i Malmö uppges att, även om själva stationen är klar, pågår fortfarande byggarbete vid station Triangeln (Liepack, telefonsamtal 2012.08.15). Det anses därför vara för tidigt för att dra några slutsatser om stationens faktiska effekter. Några observationer delges dock. För det första meddelas att det förekommit vissa problem med gängbildning sen stationen etablerades (ibid). Bedömningen är dock att problemen kommer att minska, alternativt försvinna, när platsen är färdigexploaterad och det blir mer folk i rörelse. För det

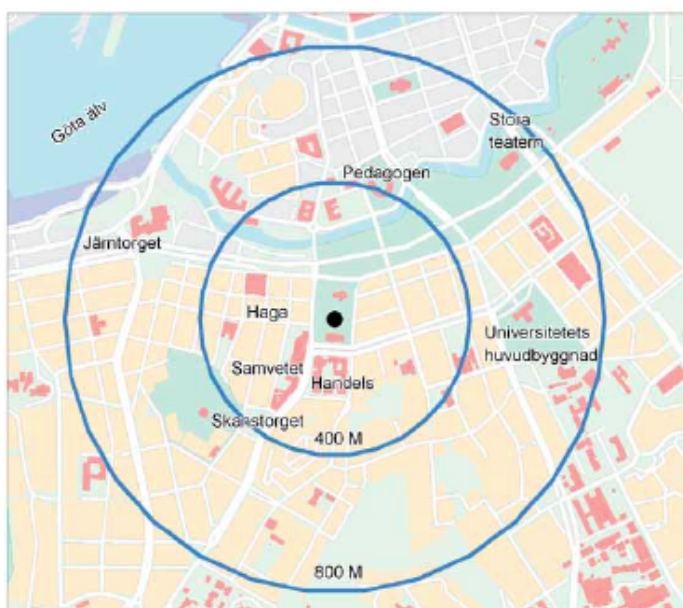
andra har man inte nått det resenärsantalet som förväntades. Enligt prognoser skulle stationen få cirka 30 000 resenärer dagligen medan det faktiska antalet i nuläget är 15 000 (ibid). För övrigt pågår stor expansion runt om stationen med nya bostäder, köpcentrum och parkeringshus. Man har också byggt cykelparkeringar med plats för cirka 2000 cyklar. Stationen är bemannad med vakter dygnet runt och utrustad med övervakningskameror (ibid).

4.4 Västlänken: järnvägsutredningen och underlagsrapporter

För den allmänna järnvägsutredningen skrevs ett antal underlagsrapporter med fokus på olika aspekter (tex. *gestaltning, magnetfält, kulturmiljö, teknik, samhällsekonomisk bedömning* m. fl). Flera av dessa rapporter har relevans för föreliggande studie, i synnerhet rapporten om *sociala konsekvenser* (Olsson 2006b) samt rapporten om *stationslägen och stadsutveckling* (Banverket 2006g). Nedan redovisas några av de slutsatser som drogs.

När underlagsrapporterna upprättades var Västlänkens sträckning ännu inte fastställd så ett av syftena var att jämföra de olika linjealternativen. I rapporten om sociala konsekvenser ligger fokus på linjealternativens påverkan på stadslivet, tryggheten, jämställdheten och segregationen. Olsson drar (2006b) slutsatsen att linjealternativet Centralen-Haga-Korsvägen är det mest gynnsamma. En motivering är att alternativet knyter ihop stadens centrala delar och främjar utvecklingen i nya och existerande cityområden. Dessutom har stationerna som ingår i alternativet högt reseunderlag och kommer att innebära större tillgänglighet till stadens attraktioner, arbetsplatser och enheter för högre utbildning menar Olsson. Samtidigt tillägger han att de nya stationsmiljöerna också kan medföra negativa inslag såsom ökad otrygghet och kriminalitet. Beträffande jämställdhet bedöms att kvinnor kommer att gynnas av Västlänken eftersom de i större utsträckning än män använder kollektivtrafiken (ibid). Därtill kommer Västlänken att gynna övriga grupper som inte har tillgång till bil, eller av annan anledning föredrar att resa kollektivt. Vad gäller bostadspriserna i centrala Göteborg, i synnerhet i anslutning till de nya stationerna, bedöms att de kan öka något. Olsson befärar att en sådan utveckling riskerar att förstärka den boendesegregation som redan präglar många av stadens centrala områden.

Olsson anger, baserat på prognoser, att mellan 20 000 - 30 000 personer kommer att stiga av eller på Station Haga dagligen (Olsson 2006b). Olssons analys av stationens effekter innefattar ett utvidgat område bestående av två avstånd från stationen - ett 5-minutersavstånd och ett 10-minutersavstånd. Detta utvidgade område (se figur 1) representerar stationens influensområde, det vill säga de områden som är inom relativt kort gångavstånd från stationen. Inom 5-minutersavståndet ligger flera högskoleenheter (Samvetet och Handels) samt stadsdelarna Haga, Vasastaden och Rosenlund.



Figur 1. Karta över Station Hagas influensområde (Olsson 2006b)

Inom 10-minutersavståndet ligger områdena Annedal, Linné, Kungshöjd och delar av västra city samt målpunkter såsom Järntorget, Pedagoger, Avenyn och Vasaplatsen. Olsson drar slutsatsen att Hagastationen kommer att öka tillgängligheten till arbetsplatser utbildningsenheter, kulturattraktioner med mera inom detta influensområde. Stationen kommer också att förbättra pendlingsmöjligheterna för boende i området (ibid). Det blir således enklare att bo i centrala Göteborg och jobba i exempelvis Alingsås och vice versa. Eftersom Station Haga placeras i vad Olsson (2006b) refererar till som en redan "existerande stadsstruktur" (s. 16) är

utrymmet för vidare exploatering begränsat. Stationen kommer därför inte, inom den närmaste framtiden, kunna medföra något större tillskott av byggnader eller bostäder i området och därför inte heller någon påfallande befolkningsökning. Men på grund av närheten till befintliga bostadsområden, högskoleinstitutioner, arbetsplatser och populära turistmål kommer andelen människor som tar sig till området via Haga kyrkoplan med största sannolikhet att öka. Området närmast uppgångarna kommer som Olsson uttrycker det troligtvis bli områden "med mycket liv och rörelse" (ibid, s.16)). Det gäller i synnerhet uppgången norr om Hagakyrkan, menar han, eftersom den ansluter till flera viktiga målpunkter såsom Pedagoggen, området norr om Rosenlundskanalen och Järntorget. Olsson förutspår att området norr om Rosenlundskanalen (och väster om Västra Hamngatan) kommer att få ett uppsving i och med den nya stationen och få en mer utpräglad citykaraktär. Stationen kommer troligtvis också att innebära förändringar i rörelseströmmarna och möjligheter för nya eller befintliga stråk att utvecklas (ibid). Olsson lyfter fram Allégatan (med betoning på partiet mellan Hagakyrkan och Järntorget) som ett av de stråk som kan komma att utvecklas till ett centralt och livaktigt stråk. Han tror också att stråket Vasagatan, som fungerar som en länk till Avenyn, kommer att få en allt starkare roll. Enligt Olsson kommer den huvudsakliga strömmen av människor fortsatt komma under dagtid men även påverka kvällstid i form av fler folk i omlopp. Fler människor i omlopp kan i sig medföra en ökad etablering av service, butiker och matställen. Stadslivet förväntas därför gynnas vilket ger området en mer urban karaktär.

Enligt Banverkets underlagsrapport *Stationslägen och stadsutveckling* (2006g) hamnar Station Haga inom ett område som i kommunens Översiktsplan (ÖP 99) klassificeras som *riksintresse för kulturvården*. Hagaparken definieras som ett "viktigt offentligt stadsrum med god kontakt med Vasastan och Haga" (Banverket 2006g, s.33). Norr om parken ligger Pusterviksplatsen och Hvitfeldtsplatsen. I dagsläget uppfattas dessa platser som otrygga och en stationsuppgång kan antingen förstärka eller försvaga uppfattningen (ibid). Enligt rapporten kan en etablering av stadsfunktioner i anslutning till stationsuppgången bidra till en ökad känsla av trygghet:

De otrygga miljöerna i områdets norra del kan förbättras med en medveten gestaltning. Området invid alléstråket kan vinna på ökad genomströmning av fotgängare och här finns vissa förutsättningar för stadsutveckling. (Banverket 2006g, s. 33)

I rapporten konstateras att stationen Haga med dess två uppgångar har god koppling till lokaltrafiknätet. Uppgången vid Nya Allén hamnar i direkt anslutning till hållplats Hagakyrkan där ett antal spårvagnslinjer och bussar passerar. Den sekundära uppgången ligger mindre än en minut från spårvagnshållplats Handelshögskolan. Dessutom bedöms Alléstråket och Sprängkullsgatan få en växande betydelse i det lokala trafiknätet enligt kommunens målbildsrapporter (ibid). Stationsläget anses också lämpligt i förhållande till viktiga målpunkter. Dessa målpunkter utgörs i första hand av högskoleinstitutioner som Handelshögskolan, Pedagoggen och Samvetet. De utgörs också av de välbesökta gångstråken Haga Nygata och Vasagatan som har ett stort utbud av stadsfunktioner och service.

Slutsatserna av de rapporter som redovisas ovan är relativt övergripande och innefattar allt ifrån regionala utvecklingsmönster till effekter på närmiljön. Rapporterna upprättades i ett skede då den slutliga sträckningen av tunneln ännu inte var fastställd. Ett av syftena var således att jämföra de föreslagna linjealternativen med fokus på sociala aspekter och stadsutveckling. Förutsättningarna för utredning har förändrats något sedan dess eftersom linjedragningen vid det här laget är bestämd. Det innebär att utgångspunkten blir mer precis vilket ger utrymme för mer djupgående analys av eventuella effekter. Föreliggande studie blir också unik i det att jag fokuserar på en av stationerna men också i det att jag utgår från ett närmiljöperspektiv. Medan Olsson angriper strukturella och allmänna frågor gällande exempelvis jämställdhet och segregation fokuserar föreliggande studie på det lokala och det specifika. Föreliggande studie har också en annan empirisk grund i det att jag intervjuar lokala invånare och aktörer.

5. Fallstudie: Station Haga

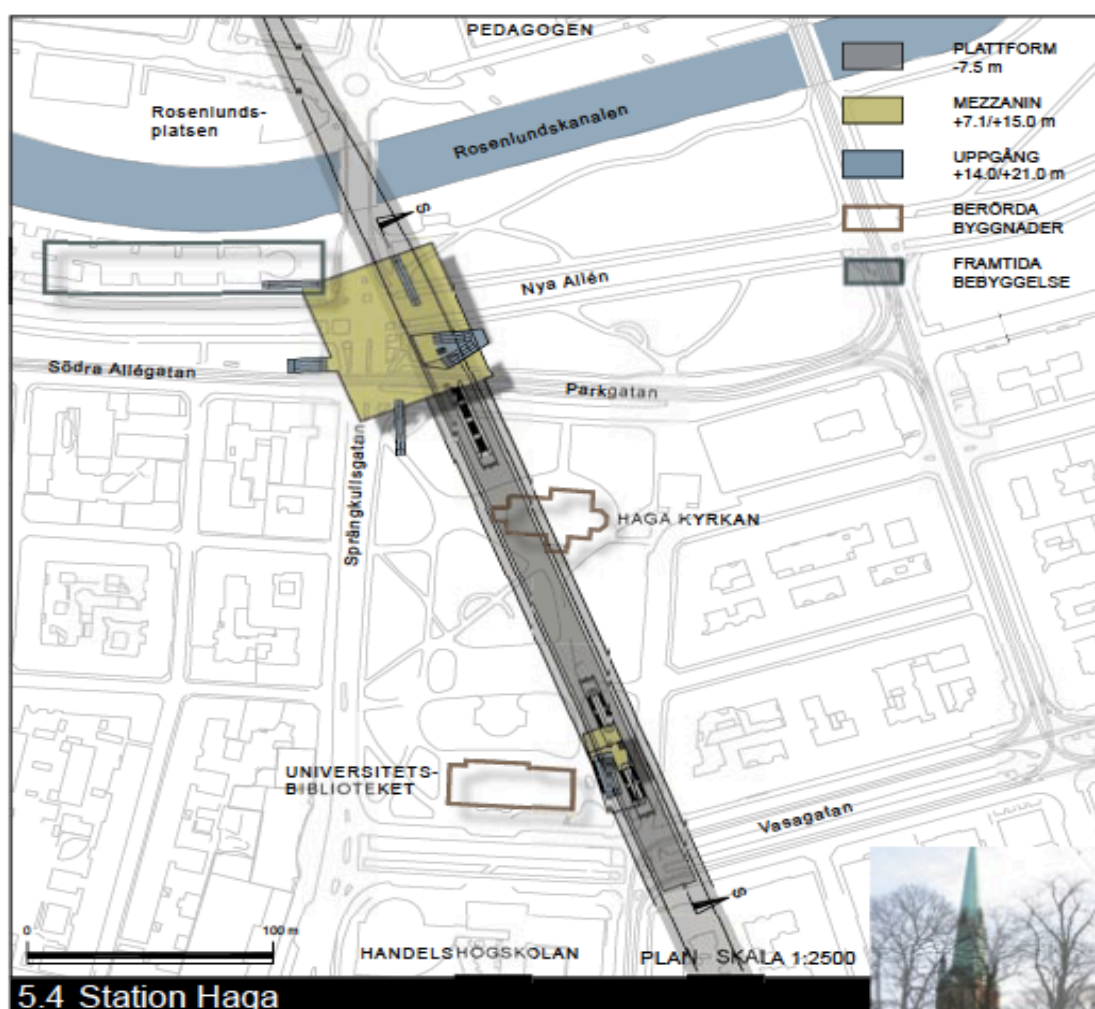
5.1 Inledning

I det här kapitlet redovisas studiens resultat. Materialet består av den kunskap som erhållits med hjälp av observationer, intervjuer och frågeundersökningen samt genom att ta del av relevanta dokument och handlingar. Kapitlet innehåller tre huvudsakliga delar baserade på frågeställningarnas struktur men också verktyget SKA:s struktur (*inventering, åtgärder och konsekvenser*). Avsnitt 5.2 *Station Haga* (frågeställning 1) är en beskrivning av Station Hagas planerade lokalisering och utformning. Det är också en beskrivning av vad stationen kommer att innebära rent konkret under byggskedet såväl som när den är i drift. Avsnitt 5.3 *Nulägesbeskrivning* (frågeställning 2) är en beskrivning av platsens fysiska karaktär och sociala liv. Här redogörs också för verksamhetslivet i området. I avsnitt 5.4 *Konsekvenser* (frågeställning 3) presenteras uppfattningar om, samt konsekvenser av det planerade stationsläget utifrån ett användar-, boende- och verksamhetsperspektiv.

5.2 Station Haga (Åtgärd)

5.2.1 Stationsläget

Enligt Trafikverkets Järnvägsutredning hamnar Station Haga diagonalt under Haga kyrkoplan (se Figur 2). Plattformen ligger ca 18 meter under själva parken med entréer norr, respektive söder om plattformen (Banverket 2006e).



Figur 2. Kartan visar plattformens läge under Haga kyrkoplan (källa: Banverket 2006c)

Huvudentrén är lokaliserad norr om parken mellan Nya Allén och Parkgatan, med fem olika uppgångar. Under entrén planeras ett mezzaninplan som förväntas "skapa samband under gatorna" (Banverket 2006c, s. 51) och som dessutom kan användas till servicefunktioner och parkering. Den sekundära entrén ligger i parkens sydöstra hörn, i korsningen Vasagatan-Haga kyrkogata. I båda entrérummen vill man försöka få in i så mycket dagsljus som möjligt för att skapa en attraktiv vistelsemiljö. Den sekundära entrén kan dock få en mer nedtonad gestaltning än huvudentrén för att underlätta orienteringen (ibid). Några stora och värdefulla träd kommer att behöva fällas i parkens norra ände, intill huvudentrén. Platsen bedöms kunna ha kvar sin lummiga karaktär. Någon större fysisk förändring kommer annars inte att ske i Hagaparken med undantag för att den sekundära entrén, i parkens sydöstra hörn, kommer att ta parkmark i anspråk (Banverket 2006f). De huvudsakliga förändringarna förväntas istället gälla folkflöden i området. Enligt prognoser kommer cirka 20 000-30 000 personer att stiga av eller på vid stationen dagligen (Olsson 2006b). Det kan jämföras med motsvarande siffra för spårvagnshållplatsen Hagakyrkan som i dagsläget är på 9000 personer (Västtrafik 2012).

5.2.2 Byggskedet

Enligt nuvarande planer ska Västlänken börja byggas 2018 och arbetet bedöms pågå i cirka 7-8 år (Banverket 2006b). Tunneln kommer att byggas i etapper men när och hur länge arbetet med etappen som berör Hagaparken kommer att pågå behandlas inte i underlagsrapporten. Enligt beräkningar kommer dock tunneln under Rosenlundskanalen att ta cirka 35 månader att färdigställa. I delsträckan vid Rosenlundskanalen planerar man att bygga en betongtunnel i öppet jordschakt. För etappen under Hagaparken kommer man istället att spränga sig fram eftersom marken består av berg. Stationen hamnar enligt beräkningar 24 meter under Nya Allén och 34 meter under Vasagatan (Banverket 2006g). Hur omfattande störningarna under byggskedet kommer att vara beror på geologiska förutsättningar och vilka metoder som används. Generellt innebär sträckningar med lera större störningar under byggnadsperioden än sträckningar i berg eftersom byggarbetet i det senare fallet pågår under mark. Men oavsett metod kommer byggnadsarbetet att ge upphov till störningar:

De tillfälliga inträngen i stadsmiljön är omfattande och berör upplevelser och nyttjande under denna period. Störningar i form av ljud och vibrationer kan bli stora även om restriktioner tillämpas för att begränsa detta. (Banverket 2006a, s. 11)

Vissa störningar i form av vibrationer och stomljud kan också förekomma när stationen väl är i drift. De verksamheter som beräknas vara berörda är Hagakyrkan och Kurs- och tidningsbiblioteket. Åtgärder för att minska ljudnivåer planeras och målet är *minsta möjliga påverkan* på omgivningen i byggskedet (Banverket 2006a). Det innebär att gränsvärden vad gäller ljudnivå, vibrationer och luftkvalitet ska klaras.

5.3 Nulägesbeskrivning (Inventering)

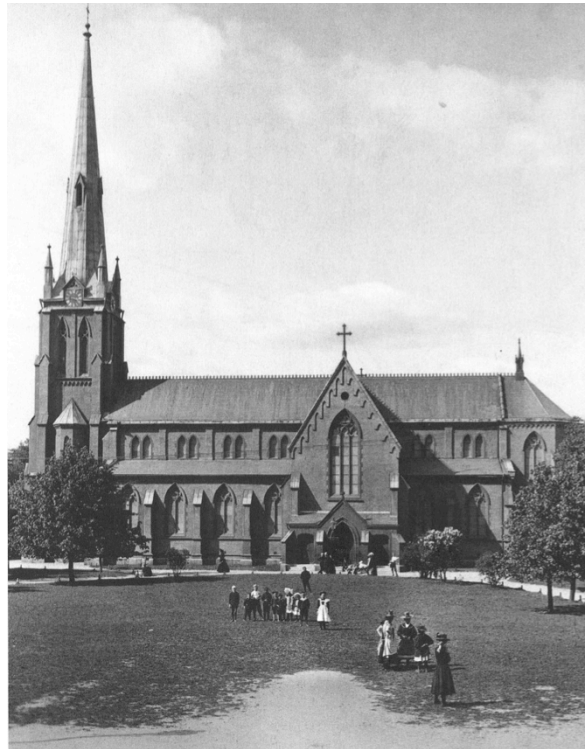
5.3.1 Haga kyrkoplan: en historisk plats

Mitt i skärningspunkten mellan Haga och Vasastaden ligger Haga kyrkoplan, i folkmun ofta kallad Hagaparken. Som namnet antyder hängde platsen ihop med Hagakyrkan och var ursprungligen mer en plan än en park. Kyrkan invigdes 1859 och var i första hand till för befolkningen i Haga och Masthugget (Dahlquist 2002). Några decennier senare, närmare bestämt 1890, gjordes platsen om till park, dock betydligt mer sparsmakad i sin naturmässiga utsmyckning än vad som är fallet idag (www.konferensgoteborg.nu). Under de ca 100 åren efter att parken anlades har den utvecklats från en enkel gräs- och grusplan med några enstaka träd, till en relativt lummig oas. I parkens södra ände står det som en gång var stadens första stadsbibliotek och som brukar gå under namnet Gamla stadsbiblioteket (se figur 3). Lokalerna upptas numera av Kurs- och tidningsbiblioteket (KTB), en del av Göteborgs Universitetsbiblioteket. Byggnaden ritades ursprungligen av arkitekten Hans

Hedlund år 1900, i dåtidens jugendstil men har under årens lopp genomgått både tillbyggnation och restaureringar (www.gu.se). Gamla stadsbiblioteket och Hagakyrkan klassas båda som byggnader med högt kulturvärde (Banverket 2006d). I bibliotekets bottenplan huserar den föräldrakooperativa förskolan Lönner som bildades 1986 och som funnits i lokalerna sedan dess (www.lonnen.net). I mitten av parken finns också ett minnesmärke över Raoul Wallenbergs gärningar. Minnesmärket är en skulptur i betong och brons skapad av Charlotte Gyllenhammar 2007 (www.goteborg.se).



Figur 3. Kurs- och tidningsbiblioteket



Figur 4. Haga kyrkoplän tidigt 1900-tal

5.3.2 Geografiskt läge och fysisk karaktär

Haga kyrkoplän faller inom stadsdelsnämnden Majorna-Linnés gränsområde och är en del av primärområdet Haga (www.goteborg.se). Parken ligger mitt emellan Haga och Vasastaden, två populära bostads- och vistelseområden i centrala Göteborg. I norr angränsar parken till Alléstråket och Kungsparken, samt indirekt till Rosenlund som ligger strax innanför vallgraven. I söder angränsar parken till Vasastaden och Annedal, den senare en del av Linnéstaden.

Parken är cirka 20 000 kvadratmeter till ytan och består förutom kyrkan och biblioteket av en mångfald av träd- och växtarter, gångstigar, en inhägnad lekplats och flera gräsytor (se figur 5). I parkens mitt finns en grusplan och ett antal bänkar. Norr om biblioteket finns en dammanläggning som park och naturförvaltningen täckte med planteringar i samband med den senaste upprustningen 2010. De stora träderna som omger parken har en "viktig rumsbildande funktion" (Banverket 2006f, s. 16) och skyddar från trafiken runt omkring.



Figur 5. Flygfoto över Haga kyrkoplän med omnejd samt föreslagna stationsentréer.

- A. Hagakyrkan
- B. Kurs-och tidningsbiblioteket
- C. Förskolan Lönnen
- D. Inhägnad lekplats

- E1. Huvudentré
- E2. Sekundär entré

Stråk och målpunkter

Haga kyrkoplän är inte bara en park som människor stannar upp i utan också en genomfart för gång- och cykeltrafikanter. Trots att kringliggande gång- och cykelvägar planerats så att man inte ska behöva ta sig genom parken är det många som ändå väljer att ta vägen genom parken. Parken knyter bland annat ihop två viktiga stråk, nämligen Haga Nygata och Vasagatan. Haga Nygata är en välbesökt kafé- och shoppinggata i det gamla arbetarkvarteret Haga. Stråket fungerar både som en målpunkt i sig och som en passage mellan Vasastaden och Linnéstaden. Gatan är en gårdsgata och så när som bilfri. Mot gatans slut i väster riktning ligger Järntorget med ett rikt utbud av restaurang- och kulturliv samt goda kommunikationer. Längs med Hagaparkens södra kortsida går Vasagatan som sträcker sig hela vägen ner till Avenyn. Gatan har både bil- och spårvagnstrafik men också ett brett stråk i mitten tillägnad gång- och cykeltrafikanter. Norr om parken ligger Alléstråket som i dagsläget främst ockuperas av bilister, spårvagns- och cykeltrafik.

Utöver de målpunkter som nämnts ovan finns en koncentration av universitetsinstitutioner i området. I nära anslutning till parken ligger det som numera kallas Campus Haga och som inbegriper Handelshögskolan och Samhällsvetenskapliga fakulteten. Tillsammans har dessa ett studentantal på över 10 000 per år och över 700 anställda (www.gu.se). Inom 5-minutersavstånd från parken ligger också Pedagogen med ca 2500 helårsstudenter och en personalstyrka på ca 400 (ibid). Dessutom finns flera kontor och andra arbetsplatser i området.

Haga och Vasastaden

Haga sägs vara Göteborgs första förstad och var ursprungligen en klassisk arbetarstadsdel (Martins Holmberg 2006). Haga är en av de stadsdelar i Göteborg som klarade sig bäst undan saneringsvågen på sjuttioalet. Även om det var många hus som revs så bevarades stora delar av den träbebyggelse som kommit att karaktärisera stadsdelen (Ibid). Dessa landshövdingshus ger Haga en speciell och uppskattad arkitektonisk och småskalig karaktär. I Haga bildades 1994 en gemensam företagsförening som jobbar med att marknadsföra stadsdelen som ett kommersiellt besöksmål. I detta syfte har föreningen tagit fram en slogan: "Haga - Cosy shopping and fika since 1648" (www.goteborgslokaler.se). Utbudet av butiker och kaféer är i första hand koncentrerade till områdets huvudstråk Haga Nygata. Merparten av verksamheterna på Haga Nygata har enbart öppet dagtid, med få undantag. I och med bebyggelsen i området är lokalerna som nyttjas för verksamhet små och innehåller i första hand av enskilda näringsidkare. Några av undantagen är Muffins med mera, Seven Eleven och Twist & Tango som ingår i större koncerner. Annars är Haga känt för sina antikaffärer, antikvariat och många kaféer (se tabell 1).

Verksamheter i Haga	Verksamheter i Vasastaden
Seven Eleven	Seven eleven
AA Antik (butik)	New Dehli (restaurang)
Nöller Espresso (kafé)	Meze (restaurang)
Muffins med mera (kafé)	Coffee culture (kafé)
Twist & Tango (butik)	Moon Thai (restaurang)
Haga klippotek	Kafé Smyrna (kafé)
Haga Interiör (butik)	Pizzeria Baretta (restaurang)
Café Husaren	Bazaar (restaurang)
Biscuit (kafé)	Ernst Andersson Tapetserarfirman

Tabell 1. Ett urval av verksamheter närmast uppgångarna

Vasastaden präglas till skillnad från Haga av högre stenbebyggelse, från perioden 1870 till 1920 (Gillberg, 1982). Området kallas ibland för stenstaden på grund av dess arkitektur. Vasagatan är områdets primära stråk och sträcker sig genom hela stadsdelen, från Sprängkullsgatan till Avenyn. Gatan har ett stort utbud av kaféer, restauranger och butiker. Partiet som ligger närmast den planerade stationsuppgången domineras i första hand av restaurangverksamhet som har öppet både dag- och kvällstid (se tabell 1). Det faktum att det finns ett stort antal kvällsöppna matställen i kombination med närheten till Avenyn, gör att området är relativt livat på kvällar och nätter. Haga kyrkogata som angränsar till parken och ligger mitt på gränsen mellan Haga och Vasastaden är i dagsläget relativt oexploaterad. Trots det attraktiva läget har gatan en relativt okommersiell profil.

5.3.3 Livet i parken

En vanlig dag i Hagaparken

Klockan är 08.00 och livet i parken har ännu inte riktigt kommit igång. Några enstaka personer rastar sina hundar och andra passerar igenom parken med raska steg, på väg någonstans. Två timmar senare skiner solen och det är något livligare. En äldre man och tre unga studenter har slagit sig ner på bänkarna i mitten av parken. En dryg halvtimme senare är de flesta av bänkarna upptagna. Några läser eller pratar, andra tittar på förbipasserande. En kvinna går fram till ett sällskap och ber om en slant. Borta på lekplatsen leker några barn i sällskap av sina föräldrar. En förskolegrupp har kommit till platsen för att leka. En stund senare anländer en större förskolegrupp och slår sig ner i bänkområdet. De stannar och leker ett tag runt bänkarna och gräsplattorna runt

omkring. Vid tolvslaget ökar folkflödet och både bänkar och gräsplättar fylls av lunchande studenter. Klockan ett på eftermiddagen är det full aktivitet i parken, både vid den inhägnade lekplatsen och på övriga ytor. Folk läser, fikar, pluggar, pratar och promenerar. Även ytorna borta vid kyrkan är befolkade och några sitter och lutar sig mot kyrkans vägg. När klockan är halv tre anländer en skolklass som sparkar boll och spelar badminton på grusplanen samtidigt som en grupp turister stannar upp vid Raoul Wallenbergs minnesmärke. Klockan fem är den inhägnade lekplatsen så gott som full av barn och samtliga av parkens bänkar upptagna. Flera av besökarna har med sig takeaway-kaffe och fika. Under eftermiddagens gång töms parken succesivt på folk och vid sjutiden har den livfulla stämningen ersatts av en lugn stillsamhet. Men parken är inte ödslig. Stannar man upp en stund märker man att livet i parken fortfarande pågår, om än något flyktigare. Flera personer är ute och rastar sina hundar, ett par har slagit sig ner på en av bänkarna, och en och annan person passerar igenom. När klockan slår tjugotvå är parken nästintill tom med undantag för en man som rastar sin hund.

Parkens funktioner och värden

Som förhoppningsvis framgår i beskrivningen ovan har Hagaparken många olika sorters användare. Folk som arbetar i området, studenter, turister, pensionärer, förskolor och skolor, barn och föräldrar samsas alla på denna plats. Parken är därigenom befolkad från morgon till kväll. I Hagaparken är hundägarna ofta de första, och de sista att besöka parken. Förskolegrupperna och småbarnsfamiljerna brukar också vara relativt tidiga att besöka parken. Studenterna är som mest närvarande på veckodagar, vid lunchtid och på eftermiddagen. Vid femtiden kommer folk som jobbat färdigt för dagen. På helgerna fylls parken av turister och andra som kommer dit för att koppla av och på finare kvällar är det inte sällan ungdomar i parken. Aktiviteterna i parken innefattar allt ifrån avkoppling, läsning, fika och plugg till fotboll och lek. Det är en plats både för socialt umgänge och för ensamaktiviteter. Flera av de som intervjuas i parken uppger att de använder platsen flera gånger i veckan under den här tiden på året. Cirka hälften av de intervjuade anger att de är bosatta i området (det vill säga i Haga eller Vasastaden). Övriga befinner sig i området på grund av jobb eller studier och andra har tagit sig till parken för att den är trevlig eller för att de befann sig i området. Läget och närheten till andra funktioner och besöksmål verkar dock vara den primära anledningen att besökarna befinner sig just i Hagaparken.

Många uppskattar för övrigt parkens rofyllda karaktär och beskriver den som en oas med fina gamla träd, blommor och fågelsång. I en av intervjuerna beskrivs parken som ett "undagömt smultronställe". Det kan tolkas som att parken har både ett avkopplingsvärde och naturmässigt värde för besökarna. Ordet *lugn* återkommer i flera av intervjuerna apropå parkens karaktär. En av de intervjuade menar att parken, och parker i största allmänhet, fungerar som "kontraster till stadens brus". Flera av besökarna uppskattar att parken känns lite avskild och skyddad från trafiken. Utöver det naturmässiga framkommer också parkens estetiska och historiska värde under intervjuerna. Hagakyrkan och Gamla stadsbiblioteket är uppskattade inslag i parken och anses bidra till helhetsintrycket. En av de intervjuade beskriver det som att "byggnaderna ger parken själ och identitet". Vidare har platsen ett starkt socialt värde och ett rekreativvärde för användarna. Det är en plats att umgås på, eller en "mötesplats" som en av de intervjuade beskriver det. Många lyfter fram det positiva med att parken används av människor i olika åldrar. Samma personer tror att det har att göra med att parken erbjuder möjlighet till många olika aktiviteter. Livfullheten i parken är allmänt uppskattad bland användarna. En kvinna som är bosatt i Haga berättar att den används flitigt även på sommaren. För de som bor i staden och inte har tillgång till bil och sommarstuga är det en viktig plats poängterar hon. Parkens betydelse betonas även av andra besökare som likt de själva bor i lägenhet utan tillgång till egen trädgård. Dessutom finns det få alternativ i området vad gäller grönområden och samlingsplatser. Samtliga av de tillfrågade upplever parken som mycket trygg, delvis tack vare den öppna karaktären. Det faktum att den är ljus och öppen gör att den uppfattas som relativt trygg även på kvälls- och nattetid.

Flera av de tillfrågade anser att området som parken ligger i har en speciell karaktär som bidrar till parkens attraktionsvärde. Många lyfter fram Haga som ett område de brukar vistas i. Haga uppskattas på grund av dess arkitektur och stämning, men också för att det är bilfritt på Haga



Figur 6. Lekplatsen i Hagaparken

Nygata och att det finns ett stort utbud av kaféer och butiker. Det stora utbudet av matställen gör parken till en attraktiv plats att stanna upp och äta sin lunch eller fika på.

5.3.4 Barnens park

I parkens östra del ligger en inhägnad lekplats. Lekplatsen är flitigt använd och nyttjas under alla väderförhållanden. Förutom gungor, sandlåda och klätterställningar finns också bänkar och bord att sitta vid och många har med sig fika till lekplatsen. En förälder som är boende i Linné berättar att hon och hennes dotter kommit till lekplatsen för att äta mellanmål och leka. Även om det inte är den närmaste parken brukar de gå till Hagaparken på

grund av läget men också för att parken är ren och solig. *Rent* och *fräscht* är ord som återkommer i samtalen med föräldrarna. Samtliga av de föräldrar som intervjuades var boende i Vasastaden, Haga eller Linnéstaden och använder lekplatsen en eller flera gånger i veckan. En av föräldrarna beskriver det som en mötesplats där hon möter upp med vänner och träffar andra föräldrar. Närheten är annars det främsta motivet till att de besöker lekplatsen men det faktum att den är inhägnad väger också tungt. Staketet runt omkring lekplatsen ökar föräldrarnas känsla av trygghet då de inte behöver oroa sig för att barnen ska springa bort eller ut på gatan (se figur 6). Ingen av de tillfrågade föräldrarna upplever parken eller lekplatsen som otrygg.

Förskolorna och skolornas perspektiv

Haga kyrkoplan används flitigt av lokala förskolor och skolor som tar med sina barngrupper till parken för utomhusvistelse och rekreation. De nyttjar både den inhägnade lekplatsen, grusplanen, bänkar och gräsplättar för olika aktiviteter. En fritidspedagog från Montesoriskolan på Vasagatan berättar att de på grund av avsaknad av egen skolgård använder parken flera gånger i veckan, hela året om. Det varvar mellan Hagaparken och Vasaparken men under sommarhalvåret föredrar de att gå till Hagaparken då den är ljusare. Fritidspedagogerna från Montesoriskolan uppskattar att parken är öppen och ljus och den öppna karaktären underlättar överblickbarheten menar de.

Ett urval av förskolor och skolor som nyttjar Haga kyrkoplan:

Montesoriskolan/Vasagatan	Lönner
Montesoriskolan/Föreningsgatan	Folke Bernadottes förskola
Biet	Tippen
Tuvegranen	Hagahuset
ABC	

Generellt uppskattar förskolepersonalen att parken erbjuder möjligheter för varierad lek. Den

inhägnade lekplatsen är passande för de mindre barnen medan grusplanen passar bra för de äldre barnen som vill sparka boll exempelvis. Något som också återkommer som positivt i samtalen med förskolelärarna är lugnet och den relativa avsaknaden av störande trafik. De anser inte att förekomsten av andra människor i parken hindrar deras egna aktiviteter i dagsläget men en förskolelärare lyfter fram behovet av ömsesidig hänsyn. I och med att det är en allmän plats är hänsynen avgörande för att olika användare och aktiviteter ska kunna samexistera menar hon. Haga kyrkoplan, och grönområden i största allmänhet har stor betydelse för förskoleverksamheterna. Parken är ett av få alternativ, och dessutom det närmaste, för många förskolor. Även för de förskolor och skolor som har egen skolgård är Hagaparken ett uppskattat alternativ då den erbjuder omväxling. En förskolegrupp från Folke Bernadottes är på utflykt och har slagit sig ner på bänkarna i mitten av parken för fikastund och samling. En annan skolgrupp som befinner sig i parken har kommit hela vägen från Billdal och har efter en guidad stadsvandring stannat upp för rast och lek.

Föräldrakooperativet Lönner

I bottenplanet på Kurs- och tidningsbiblioteket, i parkens södra ände, har den föräldrakooperativa förskolan Lönner sin verksamhet. För Lönner som inte har någon egen gård är parken mycket betydelsefull. Förskolan har funnits i lokalen i över 20 år men det har varit förskola i lokalen sen ännu längre tillbaka. Till en början riktade sig förskolan till studerande i området med barn.

Barnen som går på Lönner är mellan 2 och 6 år gamla. Anna Åvall, pedagog på Lönner, berättar att de går till lekplatsen dagligen med sina barngrupper, året runt. Övriga ytor i parken såsom grusplanen och gräsmattorna används också men inte lika ofta som lekplatsen. Dessa ytor brukar användas för cykeldag, fotboll, bandy och påskekar. På vintern gör de snögubbar och leker i snön. Pedagogerna på Lönner hade gärna sett att de hade tillgång till en egen gård men inser att det inte är möjligt med det läget som de har. På sommarhalvåret kan det ibland bli lite trångt om utrymme då det är mycket folk i parken och många andra förskolegrupper. För övrigt uppskattar pedagogerna verksamhetens läge då det är nära till besöksmål runt om i staden såsom Haga, Saluhallen och Trädgårdsföreningen. När jag frågar om tillgången på alternativa parker berättar Anna att de ibland brukar gå till Engelska parken i Annedal eller lekplatsen som ligger mitt i Haga. Hon tillägger dock att Hagaparken har sina fördelar:

Vi använder framförallt lekplatsen i Hagaparken för att det är så nära och så enkelt och dessutom känner sig barnen trygga där. De gillar den här lekplatsen väldigt mycket och om vi går någon annanstans brukar de säga att de skulle vilja vara här istället.

Enligt Anna är parken väldigt trivsamt och bra för deras verksamhet som den är nu. Hon upplever att det i nuläget är ett alldeles lagom folkligt i parken och uppskattar att det aldrig är ödsligt. Parken är dock mindre trevlig på nätterna anser hon vilket hon ser spillror av när hon kommer dit tidigt på morgonen. Det kan ligga allt ifrån ölburkar och fimpar till kondomer och övrigt skräp berättar hon. Några gånger har de haft problem med klotter på fasaden och stulna cyklar från förskolans privata förråd (som ligger vid lekplatsen). Annars upplever hon parken som väldigt trygg.

5.3.5 Livet i (och mellan) husen

Kurs- och tidningsbiblioteket och Campus Haga

I parkens södra ände ligger som tidigare nämnts Kurs- och tidningsbiblioteket. Biblioteket är en del av Göteborgs universitetsbibliotek och har funnits i fastigheten sen 1997 (www.gu.se). Biblioteket har generösa öppettider och har öppet både sena kvällar, helger och röda dagar. I samtal med bibliotekets biträdande chef, Göran Bergh, framkommer det att man nyligen tagit beslut om att utöka verksamheten. Två av byggnadens övre våningsplan ska göras om med nya läsplatser och grupperum. Man räknar med cirka 100 nya läsplatser som förhoppningsvis kommer att vara

tillgängliga redan om ett år.

Göran Bergh berättar att det ingår i universitets strategiska plan att vara ett city-universitet med centralt läge. Kurs- och tidningsbiblioteket ingår i det som brukar kallas Campus Haga. Det centrala läget är en del av universitets attraktionskraft menar Göran och en av orsakerna till det höga söktrycket från studenter. Han tillägger att universitet i sin tur har, och har haft, en stor inverkan på området runt omkring i form av ökad etablering av kaféer och restauranger. Risken med universitetsområden är att det blir folktomt på sommaren tillägger han men enligt hans erfarenheter är detta inte fallet i Campus Haga. Kurs- och tidningsbiblioteket och Ekonomiska biblioteket över gatan har båda öppet på sommaren.

Boendemiljön

Enligt den senaste statistiken från 2011 har Haga ett invånarantal på 4 213 medan motsvarande siffra för Vasastaden är 6 660 (Göteborgs stad 2012). Områdena liknar varandra i flera bemärkelser. För det första är medelinkomsten i dessa två primärområden högre än i övriga Göteborg och bilinnehavet lägre (långt bilinnehav gäller i synnerhet Haga). För det andra är andelen utlandsfödda som är bosatta i området betydligt lägre än i övriga Göteborg (ibid). Vad gäller åldersstrukturen skiljer sig dock det två områdena åt något. Haga har en högre andel barn i åldern 0-20 än Vasastaden, medan Vasastaden har en högre andel unga vuxna mellan 25-35. Båda stadsdelarna har en låg andel pensionärer i jämförelse med snittet för Göteborg.

Kerstin, 59, bor i en lägenhet på Haga Nygata, ett stenkast från parken. Efter att ha varit bosatt i Linné på sjuttioalet och sen flyttat ut från staden, är hon tillbaka i området igen efter 30 år. Hon beskriver Haga, och hennes relation till området med värme:

Det är som en egen liten stadsdel i en storstad, lite småstadsidyll. Både att det är ett väldigt lugnt område där man känner sig trygg men också att det finns ett härligt folkliv. Man känner igen folk som går här.

Kerstin är stammis på ett fik i området och brukar stanna upp och småprata med lokala verksamhetsdrivare och grannar. Som hon själv uttrycker det ger "småskaligheten förutsättningar för möten". Stadsdelens levande karaktär och möjligheten till möten är anledningen till varför hon bor kvar i stadsdelen. Hon beskriver de senaste decenniernas förändring i Haga från ockupationsrörelsen till nutid. På sjuttioalet var tillgången på billiga lägenheter i Haga stor och det var lätt för unga att få ett hyreskontrakt eller en andrahandslägenhet. Nu är situationen omvänd. Men Haga lockar fortfarande till sig ungdomar och har en ungdomlig prägel menar Kerstin. Detta mycket tack vare universitet och institutionernas placering. På det sättet har Haga nästan blivit som en liten studentstad fyller hon i. Johan (som egentligen heter något annat), 31, har inte bott i Haga lika länge som Kerstin. Han känner inte att han ingår i någon speciell "hagagemenskap" men uppskattar ändå småskaligheten och mysfaktorn i området. Det har också ett kulturarv och en identitet som tilltalar honom.

Kerstin hävdar vidare att det skett en förändring i utbudet av butiker sedan hon flyttat in. Hon berättar att många av de ursprungliga butikerna såsom antikaffären (på hörnet av Haga Nygata och Sprängkullsgatan) försvunnit och ersatts av nya affärsidkare. Enligt henne har det delvis att göra med att affärsinnehavarna blivit äldre men också med de höga hyrorna. Det har blivit för mycket "tingel tangel och krims krams" menar hon och hänvisar till Västerlånggatan i Stockholm som ett avskräckande exempel. Hon berättar också att i och med många av de nya verksamheterna har lastbilstrafiken på Haga Nygata ökat vilket inneburit fler och större leveranser. Kedjor innebär generellt större leveransfordon eftersom de levererar till flera enheter. Några av de boende i föreningen har bara två-glasfönster och får själva bekosta nya fönster om man störs av bullret. Haga kyrkoplan är en viktig plats för Kerstin, både utifrån hennes eget perspektiv som boende men

också utifrån ett mer allmänt perspektiv eftersom dessa "gröna oaser" som hon kallar dem uppmuntrar till lek, rörelseglädje och möten. Haga har en relativt stor andel barnfamiljer och för dem är dessa grönytor livsviktiga menar hon. Det gäller egentligen alla som inte har bil eller sommarstuga och möjlighet att lämna staden tillägger hon. För Johan har parken inte ett lika personligt värde som för Kerstin då han sällan använder den. Generellt ser han dock ett stort värde med grönområdena i stadsmiljön.

Som ytterligare en av parkens funktioner betonar Kerstin att det är en mötesplats för människor i olika åldrar där både de som stannar upp i parken och de som bara passerar kan känna att de ingår i ett större sammanhang:

I staden så finns det många ensamhushåll i alla åldrar och parken fyller en funktion psykosocialt så att man känner sig mindre ensam. I parken kan det ju faktiskt uppstå spontana möten. Jag satt på samma bänk som en gammal tant häromdagen som precis hade flyttat till Göteborg och vi samtalande en stund. När jag skulle gå sa hon "tack för den här stunden, den kommer jag leva länge på."

Maria, 35, (som egentligen heter något annat) har bott i Vasastaden sedan 2004 med utsikt över Hagaparken. Hon upplever att Vasastaden, i kontrast till Haga, har en starkare citykaraktär med liv och rörelse dygnet runt. Hon störs ofta på nätterna av höga röster och skrik från gatan, så till den grad att hon sover med öronproppar. Annars trivs hon bra i stadsdelen och går ofta till parken för att äta lunch och koppla av. Parken betyder mycket för området menar hon, i synnerhet för de som hon själv bor i mindre lägenheter. Hon beskriver den som en samlingsplats. Hon berättar också att hon upplever parken som tryggare efter den senaste upprustningen.

Kyrkan och Haga församling

Haga församling har 3 500 medlemmar. Församlingskontoret ligger på Haga östergata, ca 50 m från kyrkan. Kyrkoherden, Cecilia Nyholm, lyfter fram det speciella i att kyrkan ligger som den gör. Eftersom det rör sig mycket folk i området är det många spontana besökare. Hon framhåller folklivet i parken som en styrka för verksamheten och tycker det är positivt att barn som leker i parken kommer in och lånar toaletten i kyrkan. Det är också många som sitter runt omkring kyrkan och längs med husväggen. Hon upplever ett starkt samband mellan kyrkan och parken:

Så fort nån börjar röra i parken så känns det i ens inre för det känns som att parken och kyrkan hör ihop. Och det är ju inte längesedan de gjorde om i parken. Man blir ju jätteorolig varje gång.

Hennes oro syftar bland annat på Trafikkontorets pågående planer att bredda Sprängkullsgatan för busskörfält. I samband med det höll de på att förlora övergångstället mellan kyrkan och församlingshemmet. Enligt Cecilia har varje församling en egen specifik identitet och den speglar ofta områdets identitet:

Området runt omkring betyder mycket för vår verksamhet eftersom Haga har sin speciella identitet. Det är lite alternativt sådär, även om det idag är renoverat och har nya butiker så vilar identiteten, som lite alternativ stadsdel kvar (...) Vi brukar kalla det Hagaandan och har försökt fånga vad det egentligen är och kommit fram till ledorden solidaritet, öppenhet, mod och närvaro.

Den speciella identiteten märks både hos de som bor i området och hos medlemmarna menar hon. Församlingen har många hbtq-medlemmar och akademikermedlemmar och miljömedvetenhet och rättvisehandling är centrala värden. Cecilia berättar att många drar sig till Haga församling tack vare dessa värden trots att de inte bor i området.

Övriga verksamheter

I en stor fastighet vid Haga kyrkoplans nordöstra hörn ligger Smyrna kyrkan. I fastighetens markplan ligger Kafé Smyrna, som riktar sig både till församlingens medlemmar och besökare utifrån. Kaféet drivs i första hand av frivilliga. En av de frivilliga berättar om verksamheten, vilken funktion den fyller och vilken målgrupp de har. Många av kaféets besökare är aktiva i kyrkan men långt ifrån alla. Kundkretsen består också av förbipasserande och folk som arbetar i området. Priserna är relativt låga och som kyrkokafé lockar de till sig utsatta människor med speciella behov:

Sen har vi ganska många besökare som inte har något annat sammanhang direkt, som inte har någon bostad. Många av dom kommer till kaféet varje dag och får också hjälp i kyrkan, och de har det här som sin bas.

Även om de redan i nuläget har mycket att göra skulle personalen på kaféet gärna se att målgruppen blev ännu bredare och att det kommer fler människor utifrån, såsom studenter och parkbesökare. Det verkar således finnas både potential och vilja att växa som verksamhet. Sedan Västlänken kom på tal för några år sedan har Smyrna haft intressenter som velat köpa tomten, bland annat med planer på att bygga hotell. Nyligen organiserade man en omröstning om huruvida man ville sälja tomten och kom fram till att någon försäljning inte är aktuell i dagsläget.

Haga är, som tidigare nämnts, ett väldigt kafétätt område och ett av dessa kaféer är Nöller Espressoobar på Haga Nygata. Kaféet har funnits i 8 år och ligger i kvarteret närmast Haga kyrkoplan. Marc Nöller, ägare till Kaféet berättar att han bodde i Haga på sjuttioalet och var med i aktionsgruppen "Bevara Haga". Tre decennier senare är han tillbaka i Haga som kaféägare. Han beskriver sitt ställe som en espressobar och vill inte förknippas med begagnade möbler och stora kanelbullar. Profilen kan ibland vara en nackdel rent ekonomiskt fortsätter han eftersom många som söker sig till Haga vill ha det klassiska mys-kaféet. Men det finns en annan publik också som gillar det lite modernare stuket och ägaren är väldigt nöjd med sin profil och sin kundkrets. Han har samtidigt försökt se till så att både interiören och exteriören inte bryter mot områdets karaktär. Nöllers slogan "Still Haga but different" som står att läsa på fönstret sammanfattar profilen. Området har en emotionell betydelse för ägaren som valt att lokalisera sin verksamhet här just av den anledningen och inte av ekonomiska skäl. Han beskriver fördelarna med att ha fönster ut mot Haga Nygata där folk promenerar och cyklar. Det är en speciell sorts människor som rör sig i området menar han och han har många stammisar på kaféet. Marc berättar också att det finns en viss konflikt mellan verksamheterna på gatan och de boende som störs av lastbilarna som levererar varor. Enligt Marc är just blandningen av bostäder och verksamheter annars en av områdets styrkor då det, som han uttrycker det "skapar en levande och trevlig atmosfär".

5.4 Konsekvenser

5.4.1 Parkbesökarnas perspektiv

Majoriteten av de som ingår i frågeundersökningen har inte hört talas om ett stationsläge i Haga. Några har inte hört talas om Västlänken överhuvudtaget medan andra är relativt insatta. Bland de som är insatta är det flera som är negativa till projektet i stort med motiveringen att det är ett onödigt och kostsamt projekt. Men många är också positiva, med motiveringen att det är bra för kollektivtrafiken i staden. Vad gäller stationsläget i Haga råder det också delade meningar. Några är oroliga för att tryggheten i parken kan komma att hotas av stationen och det ökade folkflödet. Andra är oroliga för att det kommer att bli ett "tillhåll" för missbrukare och att stationen kommer locka till sig kriminella. En kvinna påpekar att stationer ofta drar till sig en viss typ av folk och som kvinna kan man ofta känna sig otrygg på sådana platser. Dessutom är det flera som är oroliga för att parken kan komma att förlora sin lugna karaktär om det blir mer folk i rörelse. En parkbesökare som intervjuats uttrycker sig enligt följande: "Det är redan mycket liv och rörelse. Mer genomströmning

nog bli negativt för parken och störa lugnet”. En annan oro som framkommer under intervjuerna är att den nya stationen kommer att ge upphov till buller, både under byggskedet och när stationen är i drift.

Bland de som är positiva till det nya stationsläget verkar helhetsperspektivet vara det viktigaste. Dessa personer pratar inte så mycket om det specifika stationsläget utan mer om att projektet är bra eftersom det innebär utökad kollektivtrafik i området. Några nämner också att det kan vara bra ur ett tillgänglighetsperspektiv, för de som bor, arbetar eller studerar i området. En av de intervjuade jämför med station Triangeln i Malmö (en av Citytunnels stationer) som hon menar blivit mycket lyckat. Hon anser inte heller att det skulle vara negativt med mer folk på platsen. Hon är själv bosatt i förorten och menar att det ingår i stadens karaktär att det är mycket folk. En annan kvinna instämmer i att det inte spelar så stor roll om det blir fler människor, bara parken fortsätter vara skyddad från trafik. Två unga tjejer är nyfikna på projektet och hoppas att det inte bara kommer att vara till för pendlare utan att man också kommer kunna ta tåget från exempelvis Haga till Korsvägen.

5.4.2 Barnens perspektiv

Vad gäller det planerade stationsläget har föräldrarna och förskolelärarna svårt att föreställa sig hur stationen skulle kunna påverka deras användning av parken. Flera av föräldrarna påpekar att de troligtvis inte kommer att bo kvar i området vid det laget och att deras barn kommer att vara stora. Det långa tidsperspektivet verkar med andra ord innebära att föräldrarna inte känner sig påverkade av planerna. Om byggandet påbörjades imorgon hade det dock blivit jobbigt menar de. Det finns inte så många alternativ i området påpekar några av föräldrarna, i synnerhet inte som är inhägnade.

Förskolelärarna tror inte att deras användning av parken kommer att begränsas märkbart i samband med stationsetableringen. Det finns dock vissa farhågor bland föräldrar och förskolelärare att parken kan komma att bli otrygg och stökig. Utifrån förskolelärarnas perspektiv är det viktigt att kunna hålla koll på barnen och ha god överblick. Ett ökat folkflöde eller byggställningar som skymmer sikten skulle således vara negativt för dem. Dessutom förutsätter deras användning av parken att det finns lediga ytor för spring och lek. Utifrån de observationer jag gjort är förskolegrupperna de som behöver mest yta för sina aktiviteter.

Störningar i form av buller, luftföroreningar och byggmaskiner att förekomma under byggtiden. Barn är extra känsliga för störningar såsom höga ljudnivåer och luftföroreningar (Olande 2010) vilket kan innebära att lekplatsen blir mindre attraktiv att vistas på under vissa tidpunkter.

För förskolan Lönnen som nyttjar lekplatsen flera gånger om dagen kan stationsbygget få relativt stora konsekvenser. Om störningarna under byggskedet blir omfattande kan Lönnen behöva finna alternativ för den dagliga utomhusvistelsen. I förlängningen kan begränsningar uppstå även när stationen är på plats. Anna Åvall, pedagog på Lönnen berättar att folkmängden i parken och på lekplatsen är alldeles lagom i dagsläget och mer folk kan bli problematiskt för dem:

I dagsläget är det lite mammalediga och folk som går ut med hunden och inte så stressigt. Folk flanerar men det är inget folkflöde direkt och det skulle nog bli ganska jobbigt om man ska gå dit med barngrupper och det är jättemycket stressade människor i parken.

För övrigt ser Anna inte att stationsetableringen skulle innebära några större konflikter för deras verksamhet. En viktig aspekt för deras del är att entrén vid Kurs- och tidningsbiblioteket inte stör framkomligheten då de ofta passerar där när de går på utflykt. En annan viktig aspekt för förskolan är att parkeringarna på östra sidan av parken får vara kvar eftersom de används av föräldrarna vid hämtning och lämning.

Slutligen är trafiksäkerheten ett centralt värde utifrån ett barnperspektiv, något som lyfts fram i intervjuerna med föräldrar och förskolelärare. För förskolegrupper och småbarnsfamiljer är det således viktigt att byggmaskiner och dylikt som kan förekomma under byggtiden inte stör säkerheten i området.

5.4.3 De boendes perspektiv

Som boende i området känner Kerstin en stor oro inför hur ett stationsläge kan komma att påverka området. Hon är orolig för att fridfullheten i området kommer att försvinna och att det, för hennes del, inte längre kommer att vara så attraktivt att bo på Haga Nygata. På kvällar och nätter är det redan relativt mycket genomgångstrafik av folk som går mellan Linné och Vasastaden. Ett ökat folkflöde skulle göra situationen värre menar hon. Johan som också bor i Haga har inget emot om det blir mer folk i omlopp men tillägger att en etablering av restauranger och pubar skulle vara störande. Kerstin är för övrigt rädd att stationsetableringen kan medföra att parkens attraktivitet äventyras och att det blir mer oroligt och otryggt. Utöver det befarar hon en utveckling där områdets karaktär går förlorad, där småskaligheten luckras upp och stora kedjor flyttar in. Maria delar inställningen till områdets småskalighet:

Det tycker jag är trist, det här att det blir fler Seven-eleven, mer kedjebaserat för det är lite det som är charmen med Haga, att det är det här lokala och småskaliga- det är det som gör det mysigt.

För övrigt ser Kerstin inga fördelar ur ett boendeperspektiv samtidigt som hon mer än väl förstår att projektet kan förra med sig en annan slags nytta. Hon syftar dels på Västlänken men också på Trafikkontorets arbeten med Sprängkullsgatan när hon säger:

Jag ser inga fördelar men jag förstår att en stad utvecklas. Jag kan känna att jag kanske ska flytta härifrån, jag tror att det kan förstöra jättemycket, det som jag njuter av idag. När du pratar om detta och visar så känner jag, för jag söker lugnet, så jag vill nog lyfta innan det blir en byggarbetsplats. Jag vet inte om jag vill bo kvar här.

Johan är mer positiv till stationen som han anser får ett bra strategiskt läge. Han tycker att placeringen av entréerna är lämplig. Han hoppas dock att man bejakar människoperspektivet genom hela processen med tanke på att det är en plats med mycket historia.

Maria som är boende i Vasastaden betonar, likt Kerstin och Johan, vikten av lugn utifrån ett boendeperspektiv. Därför oroar hon sig till viss del för hur det kommer att bli under byggskedet av Västlänken. Men hon ser också att stationen kan föra med sig fördelar i form av en större mångfald av människor i området och fler butiker och restauranger. Enligt henne har Hagaparken en väldigt homogen användargrupp i nuläget. För att illustrera berättar hon att hon nyligen passerade lekplatsen Plikta i Slottskogen och slogs av hur mångkulturellt det är i jämförelse med Hagaparken. Hon är positiv till kollektivtrafik i största allmänhet och är därför också positiv till Västlänken som projekt.

5.4.4 Verksamheternas perspektiv

Kurs- och tidningsbiblioteket

Biträdande bibliotekschef Göran Bergh är positivt inställd till den nya stationen både som privatperson och utifrån ett verksamhetsperspektiv. Han tror att stationen kommer att öka tillgängligheten till området både för studerande och de som arbetar i området. Han är av åsikten att Västlänken kan innebära möjligheter för studenter som har svårt att hitta bostad att bosätta sig utanför centrum och pendla in. Vad gäller tryggheten i området, i synnerhet på kvällarna, tror han

att det ökade folkflödet som troligtvis följer av stationsetableringen kan ha en positiv inverkan. Det förutsätter dock att stationen förses med tillräckliga faciliteter och att man tar ansvar för säkerheten menar Göran som annars befarar en belastning för Kurs- och tidningsbiblioteket:

Det som jag tycker är viktigt är att man har ställen medan man väntar på tågen, som har ordentligt med toaletter till exempel och som är trevliga att vänta på. För här finns ju vi som en öppen lokal annars och det är ju såpass tryck av studenterna redan och det är fullt egentligen under stora delar av vår öppettid så vi har ju inte utrymme att bli en väntsal.

Han betonar samtidigt att biblioteket är en öppen verksamhet som ska finnas tillgänglig för alla, inte bara studenter och forskare. Han ser därför gärna att det blir mer folk på biblioteket men i det stora hela måste det fungera. Göran är också positiv till placeringen av uppgångarna och att man, som han uttrycker det: "tagit hänsyn till parken". Han berättar att stationen kommit upp som en punkt på ett ledningsmöte och då fanns det en oro för att uppgången skulle hamna mitt i parken. Han uttrycker följaktligen tacksamhet över att parken med dess ytor besparas och att biblioteket fortfarande är lättåtkomligt. För verksamhetens del, som också innefattar Pedagogiska biblioteket och Ekonomiska biblioteket, är det dessutom av stort intresse att rörligheten mellan de olika biblioteken underlättas. När man upprättar uppgångarna norr om parken vore det bra om man kunde skapa en bättre övergång till Pedagogen poängterar Göran. Under intervjun diskuterar vi också det faktum att många studenter cyklar till området och att det kommer behövas mer cykelparkeringar i anslutning till stationerna. Göran hoppas att man kan skapa innovativa cykelparkeringar så att man inte tar upp ytterligare parkyta för det ändamålet.

Hagakyrkan

Kyrkoherden Cecilia Nyholm har känt till planerna på att bygga en station i Haga sedan många år tillbaka. Hon berättar att redan första gången hon hörde talas om planerna så reagerade hon positivt:

När det här med Västlänken kom upp för många år sen så började jag tänka att det här är ju världens tillfälle. Vi ligger ju där!

Om det blir en ökad genomströmning av folk i området kommer tillgängligheten till kyrkan och personalens närvaro i kyrkan att bli allt viktigare. Hon menar vidare att personalen måste finnas till hands och kunna möta människor på plats. Dessutom tyder mycket på att församlingen inte kommer ha råd att ha kvar kontoret på Haga östergata i framtiden. Hon avslöjar följaktligen att hon har en egen vision eller dröm inför framtiden. Visionen går ut på att göra en liten tillbyggnad i form av ett glashus längs med kyrkans husvägg där personalen kan flytta in och fortsätta driva sin verksamhet. Hon berättar att hon intresserat sig mycket för så kallad *cityteologi* som handlar om kyrkans speciella plats i urbana sammanhang. Det är skillnad på att vara en församling mitt i city och att vara en förortsförsamling förklarar hon. I centrum måste man vara mer öppen för att människor kommer och går som de vill och församlingsmedlemmarna är inte alltid lika långvariga. En kyrka i centrum blir dessutom ofta som ett skyltfönster utåt för svenska kyrkan. Cecilia hoppas att den nya stationen, och det ökade folkflödet som det troligtvis kommer att innebära, skapar förutsättningar för utökade öppettider och fler aktiviteter och evenemang. Det skulle kunna handla om fler tillfällen för lunchmusik, veckomässor och kanske till och med en enklare kaféverksamhet eller läsrum. Hon berättar också att hon hört om Matteuskyrkan i Malmö som gått igenom en liknande process³.

Cecilia lyfter därefter fram tendensen att stationsmiljöer ofta blir tillhåll för hemlösa och missbrukare som kan behöva hjälp och stöd av olika slag. Därigenom blir församlingens närvaro i

³ Matteuskyrkan ligger vid station Triangeln, en av stationerna som etablerades i och med upprättandet av Citytunneln i Malmö. I samband med den nya stationen upprättade Matteuskyrkan ett litet servicecenter utanför kyrkobyggnaden med toaletter, kafé och dylikt.

området ännu viktigare. Överlag ser hon dock positivt på förändringen och stationsläget, bara parken får ha kvar sin nuvarande karaktär med studenter och barnfamiljer och att kyrkan förblir tillgänglig:

Jag ser inga nackdelar ur ett verksamhetsperspektiv. I det ser jag bara utmaningar och att det ska bli spännande och roligt! (...) Men jag funderar på hur det kommer bli under alla de åren när man bygger här. För jag inser det, att när man bygger här kommer vi bli väldigt avskärmade, enkelheten att ta sig till Hagakyrkan, att det kommer bli problematiskt. Och det har vi märkt tidigare när man exempelvis renoverat kyrkan hur antal besök går ner och sen är jobbigt att jobba upp det igen.

Precis som den biträdande bibliotekschefen från Kurs- och tidningsbiblioteket betonar kyrkoherden vikten av tillräckliga faciliteter i samband med stationen. Annars kan kyrkan komma att belastas i större utsträckning än vad som är fungerande. Vad gäller parken hoppas hon att det förblir en samlingspunkt. En risk hon ser för parkens del är för övrigt att stationsläget kan innebära större skadegörelse och otrygghet. Det är till viss del redan ett problem menar hon:

Som det är nu är det väldigt tomt i parken på kvällarna så när det är sena grejer är vi väldigt noggranna med att man låser om sig och ser till att när man går ut från kyrkan är man inte ensam. De som sitter guider idag har ju direktlarm till polisen så en ökad genomströmning kan ju innebära större otrygghet.

Vad gäller karaktären i området tänker Cecilia att bebyggelsen, det vill säga landshövdingshuset med relativt små lokaler, till viss del kan fungera som en bromskloss för cityexpansionen. Hon tror också att det ligger i Haga företagarförenings intresse att bevara den småskaliga karaktären vad gäller näringsutbudet. I Rosenlund ser hon däremot en större potential för expansion och tror rent av att det skulle kunna vara positivt för området som hon i dagsläget inte gärna rör sig i. Hon ser dock en risk med att fastighetspriserna i området går upp och att många av de kulturutövare och ensamstående som bor här idag inte kommer att ha råd att bo kvar.

Kaféliv

Ägaren till Nöller är positivt inställd till ett stationsläge i Haga som enligt honom kan leda både till förnyelse och utveckling i området. Dessutom hoppas han på en större mångfald av människor i området, som han i dagsläget upplever som väldigt segregerat. För verksamhetens del tror han att den kan gynnas av att fler människor rör sig i området och en större variation av potentiella kunder. Den enda nackdelen utifrån hans perspektiv skulle vara om hyrorna går upp som ett resultat av områdets ökade attraktionskraft. Hyrorna är redan i dagsläget alldeles för höga enligt ägaren och det krävs en stor omsättning för att rörelsen ska gå runt. Generellt upplever han att Haga är isolerat och bör "knytas ihop" bättre med övriga staden. Något som ett stationsläge kan bidra till om man tar tillfället i akt anser han.

Även personalen på Kafé Smyrna är positiva till stationsetableringen och tror att det kan komma att gynna både kaféet och Smyrnas verksamhet i stort. Om det rör sig mer folk i området föreställer sig de att det kommer fler nyfikna människor som glider in på kaféet. En av de som jobbar på kaféet poängterar att det finns flera kyrkor i området och att dessa kan komma att spela en allt viktigare funktion framöver:

Det här är ett väldigt kyrkotätt område och det kanske är skönt för människor som är på resande fot att det finns möjlighet för kontemplation, att stanna upp, och tända ljus mitt i ruschen.

Hon tänker också att den nya stationen kan öka tillgängligheten till verksamheten eftersom flera av kyrkans besökare är tillresande. Däremot är både hon och hennes kollega lite oroliga för hur det

kommer att bli under byggskedet. De frågar om eventuella störningar under byggskedet och funderar över om byggarbetet kommer att göra Smyrnakyrkan och kaféet svåråtkomligt för besökare.

6. Analys och diskussion

6.1 Inledning

I det här kapitlet analyseras och diskuteras studiens resultat. Analysen är strukturerad utifrån centrala teman som identifierats under arbetets gång. Dessa teman är *folkliv*, *trygghet*, *barnens miljö*, *rörelseflöden*, *verksamhetsliv*, *boendemiljö* samt *kulturmiljö och identitet*. Under varje tema diskuteras tänkbara konsekvenser i förhållande till nuläges- och åtgärdsbeskrivningen. Därtill diskuteras lämpligheten av olika utformningsalternativ samt möjliga sätt att lindra eller kompensera för oönskade effekter.

6.2 Folkliv

Hagaparken har i dagsläget ett stort rekreations- och avkopplingsvärde. Det är en plats där studenter, småbarnsfamiljer, förskolegrupper, pensionärer, förvärvsarbetande och turister m. fl. samsas om en gemensam yta. Att parken har en sådan levande karaktär kan kopplas till parkmiljön i sig men också till dess direkta omgivning. Med sitt läge mitt emellan Vasastaden och Haga (två kafétäta och populära stadsdelar), i kombination med närheten till Campus Haga, har parken goda förutsättningar för ett rikt folkliv. Som Gehl (2010) visat på i hans studier om stadsmiljöer så har universitetsinstitutioner en unik tendens att locka till sig liv och rörelse.

För att återgå till själva parken har den flera av de kvaliteter som inom aktuell forskning förknippas med attraktiva stadsrum. För det första fungerar den som en social knutpunkt, eller en mötesplats, för människor i olika åldrar och livssituationer. Dessa möten är inte i första hand aktiva, utan passiva. Det handlar om att människor ser och hör varandra i vardagen (ibid). Under intervjuerna med parkbesökare framkom att många uppskattar den sociala blandningen som förekommer på platsen och menar att den bidrar till parkens livfulla stämning. Generellt brukar olika användartyper nyttja parker på olika sätt och under olika tider på dygnet. En blandad publik brukar därför innebära en jämn ström av människor under stora delar av det vakna dygnet. Det kan ses som en av förklaringarna till Hagaparkens levande karaktär. Att parken lockar till sig en sådan blandad publik anser många av de intervjuade ha med parkens funktionella variation att göra, dvs. att den erbjuder möjligheter till många olika aktiviteter. Där finns öppna ytor för spel- och lek, gräsplättar, sittplatser, en inhägnad lekplats för småbarn, gångstigar och kulturhistoriska sevärdheter. Sammanfattningsvis är funktionell variation och en bred publik kvaliteter som flera urbanteoretiker lyfter fram som styrkor när det kommer till parker och offentliga platser (se t.ex. Jacobs 2004; Gehl 2010; Olsson 2006a).

Som Gren och Hallin (2003) framhåller innebär förändringar av rum och platser samtidigt förändringar av det sociala livet. Enligt prognoser beräknas 20 000- 30 000 personer stiga av och på Station Haga dagligen (Olsson 2006b). I konsekvensbeskrivningen från 2006 drar Olsson slutsatsen att "stationerna blir punkter i stadsmiljön som kommer att karakteriseras av stor rörlighet och omsättning av människor" (s. 45). Med sitt läge mitt emellan de planerade entréerna kommer Hagaparken rimligen påverkas av att det blir fler människor i omlopp. I praktiken handlar det om ett flertal aspekter. För det första kan stationen medföra att fler människor, på väg till och från uppgångarna, passerar genom parken. Parken kan också bli mer tillgänglig för spontana besök och få en ny funktion som väntplats. Vad gäller folklivet på allmänna platser finns det en poäng med att, som Gehl gör, skilja på *staying activities* och *moving activities*. Enligt honom är tidsfaktorn, dvs hur länge man stannar på en plats, central för hur platsen uppfattas:

The activity level is simply a product of number and time. Many people moving quickly through the space can result in considerably less life in the city than a handful of people who spend time there. (Gehl 2010, s. 71)

Utifrån Gehls resonemang räcker det inte att en plats passeras av många människor för att ett gemytligt folkliv ska uppstå. Det är snarare själva uppehållet, dvs att människor väljer att stanna på platsen som är det centrala när det kommer till att skapa livaktiga platser. Det innebär dock inte att passerande människor inte kan bidra till folklivet. Som Olsson (2006a) uttrycker det när han listar olika faktorer som karakteriserar attraktiva stadsrum så är "en kombination av eller ett samspel mellan folk som vistas där och folk som rör sig förbi" (s.28) att önska. Det behöver med andra ord inte vara negativt att Hagaparken används som passage, en funktion den redan har idag. Gehls poäng är att rörelseflödet inte bör ske på bekostnad av en plats *staying activities*. Parken uppfattas idag som både livfull och rofylld, en jämvikt som uppskattas av användarna. Några av de intervjuade beskriver parken som en "skyddad oas" och uttrycker en oro för att den kommer att bli mer stökig. Som nämnts ovan pågår det också många olika aktiviteter i parken. Ett ökat rörelseflöde genom parken skulle eventuellt kunna störa dessa funktioner och värden. Det kan med andra ord finnas ett intresse av att, med hjälp av uppgångarnas placering och entréernas riktning bidra till att begränsa passagen (dvs. andelen *moving activities*) genom parken.

Hur mycket stationsetableringen kommer att bidra till omsättningen av människor i parken, och i området i allmänhet, är dock svårt att säga. För det första är det inte säkert att stationen kommer att få så många resenärer som man antagit i prognosen (20 000- 30 000 av- och påstigande). På station Triangeln i Malmö räknade man enligt prognoser med ca 30 000 av- och påstigande. Det faktiska antalet för Triangeln är i dagsläget 15 000 (Liepack, telefonsamtal 2012.08.15). För det andra, även om man med säkerhet kan förvänta sig någon form av ökade folkflöden, är det svårt att förutse hur mycket dessa flöden kommer att påverka själva parken. Det handlar i första hand om, och i vilken utsträckning parken kommer att nyttjas som passage till och från entréerna. Det beror i sin tur på vilka vägar resenärerna väljer att ta till sina respektive mål, något som i allra högsta grad kommer att påverkas av entréernas läge och utformning. En diskussion om betydelsen av entréernas läge för framtida rörelseflöden förs i avsnittet om *rörelseflöden*.

Vidare bör det nämnas att även om Hagaparken har en bred publik om man ser till faktorer såsom ålder och livssituation så representerar besökarna en relativt homogen grupp när det kommer till etnisk och socioekonomisk bakgrund. Man kan säga att parkens publik till viss del speglar bostadsområdena runt omkring. Både Haga och Vasastaden har en befolkning med hög medelinkomst och hög utbildningsnivå i jämförelse med övriga Göteborg. Områdena har också en låg andel utlandsfödda. Flera av de som intervjuas påpekar denna homogenitet och välkomnar en större mångfald av människor i parken, och i området i stort. Stationsetableringen har troligtvis en begränsad roll när det kommer till att påverka sådana förhållanden, som antagligen har mer med stadens och områdets utveckling i stort att göra. Stationen kan dock ge vissa effekter i och med att området blir mer tillgängligt och får mer av en citykaraktär (dvs. en utökning av funktioner och utbud). Om fler människor har anledning att besöka platsen ökar chanserna för samspelsintegration. Samspelsintegration handlar om möten och kontakter mellan människor med olika etniska, socioekonomiska och demografiska bakgrunder (Göteborgs stad 2011). Offentliga rum såsom Hagaparken är viktiga för samspelsintegrationen i en stad. Även om skillnaderna är begränsade vad gäller de två första faktorerna finns det en stor åldersmässig variation bland Hagaparkens besökare. Att se till att parken förblir attraktiv för människor i olika åldrar och med olika bakgrunder är följaktligen positivt för samspelsintegrationen i området.

Gehl (2010) gör i sina analyser av aktiviteter i det urbana rummet skillnad på frivilliga och nödvändiga aktiviteter. Enligt honom är kvaliteten i den urbana miljön extra viktig när det kommer till frivilliga aktiviteter. Att ta med sig kaffet eller boken ut och sätta sig i Hagaparken är ett exempel på en sådan frivillig aktivitet. Att parker och platser finns till är inte nödvändigtvis en garanti för att de används. Jacobs (2010) belyser detta faktum och talar om parker som ytterst sårbara platser. Parker utan folkliv upplevs ofta som otrygga och blir istället för samlingspunkter

platser att undvika. Det är nuläget inget som tyder på att Hagaparken skulle gå ett sådant öde till mötes. Både parken och området runt omkring har som nämnts ovan många av de kvaliteter som förknippas med levande stadsmiljöer och därigenom goda förutsättningar. Man bör ändå inte helt utesluta risken att vissa av parkens nuvarande funktioner och värden hotas i och med stationsetableringen. Det kan i sin tur innebära att vissa användartyper försvinner eller ersätts av andra. De som i dagsläget kommer till parken för rofylldheten kanske kommer att uppsöka nya platser, både under byggskedet och när stationen är i drift. Den nuvarande situationen i parken tyder dock på att en plats mycket väl kan ha ett rikt folkliv och samtidigt uppfattas som rofylld. Även om preferenserna skiljer sig på vissa punkter är den rådande inställningen bland de intervjuade att man vill ha en levande park som fungerar som en samlingspunkt. Intervjupersonernas åsikter stämmer överens med stadsplaneringsteorier som säger att människor vill vara där andra människor är. Människor på en plats genererar i sig, med andra ord, fler människor. Det är således viktigt att ta hänsyn till de faktorer som gör parken till en levande stadsmiljö när man gestaltar och utformar stationsentréerna. Därigenom äventyras förhoppningsvis inte parkens värde som rekreations- och avkopplingsyta.

6.3 Trygghet

Haga kyrkoplän utmärker sig som en plats där människor upplever stor trygghet. Det gäller i synnerhet dagtid men också kvällstid. Platsens öppna och ljusa karaktär bidrar till känslan av trygghet och möjligtvis också till den faktiska tryggheten. Tryggheten kan också kopplas till parkens livfullhet: "en befolkad stadsmiljö med samlande stråk och väl definierade platser skapar trygghet" (Göteborgs stad 2011). Det faktum att parken är befolkad från tidig morgon till sen kväll gör att det mer eller mindre alltid finns "ögon" i parken. Flera av de intervjuade, parkbesökare såväl som föräldrar, förskolelärare och boende är måna om att tryggheten i parken bevaras. Några är oroliga för att situationen kommer att förändras i och med stationsetableringen. De befärrar att stationen kan komma att öka frekvensen av missbruk och kriminalitet på platsen. Birgersson (1998) konstaterar i sina analyser att en förhållandevis stor mängd brott begås i stationsmiljöer, exempelvis i tunnelbanan. Det är också vanligt att människor känner sig otrygga i stationsmiljöer. Känslor av otrygghet i stadsmiljön är i första hand något som förekommer på kvällar och nätter. Problemet gäller i synnerhet kvinnor som ofta upplever en större otrygghet än män i urbana miljöer (Listerborn 2002). I Malmö har man under byggfasen haft problem med gängbildning vid Station Triangeln (Liepack, telefonsamtal 2012.08.15). Situationen vid Triangeln antas dock bli bättre när byggarbetet på platsen är färdigt och det blir mer människor i omlopp (ibid).

Vidare är stationsetableringens eventuella konsekvenser för tryggheten i området långt ifrån självklara då det finns många aspekter som spelar in. Även om det finns ett visst samband mellan brott och stationsmiljöer tenderar ökade folkflöden samtidigt att medföra större trygghet. Att människor fungerar som övervakningskameror är ett fenomen som flera urbanteoretiker uppmärksammat (se exempelvis Gehl 2009; Jacobs 2010). Gehl (2009) uttrycker det som att:

If we reinforce city life so that more people walk and spend time in common spaces, in almost every situation both real and perceived safety will increase. (s. 98)

Det positiva sambandet mellan trygghet och folkliv är inte riktigt så entydigt dock. I urbana miljöer, i synnerhet lokala sådana, brukar man tala om *social kontroll*. En ökad grad av urbanisering, med större folkflöden och anonymitet, kan också innebära att den sociala kontrollen i ett område minskar (Birgersson 1998). Vad gäller situationen i Hagaparken bedöms dock inte stationsetableringen få någon större effekt på den sociala kontrollen. Detta eftersom platsen redan i dagsläget har en urban karaktär med relativt hög grad av anonymitet. Den framtida tryggheten i parken (med omnejd) anses snarare vara avhängig hur stationerna planeras samt hur miljöerna runt omkring stationerna utvecklas. Det är dessa frågor som följande diskussion handlar om.

En av de faktorer som kan påverka tryggheten på en plats är förekomsten och typen av verksamheter. Utifrån sina tidiga analyser av staden drog Jacobs (2010) slutsatsen att lokala verksamheter med fönster ut mot gatan kan ha en dämpande effekt på brottsligheten. Jacobs observationer kom senare att bekräftas av andra urbanteoretiker (se t. ex Gehl 2009; Olsson 2006) som verkade i helt andra sammanhang. Gehl (2009) använder begreppet *soft edges* (sv. mjuka fasader) för att beskriva fasader med många verksamheter och butiker i bottenplan. Runt omkring Hagaparken finns ett antal verksamheter som har (eller skulle kunna ha) en trygghetsskapande funktion. Kurs- och tidningsbiblioteket har längs med husets baksida många fönster in mot parken och har öppet till 22 på vardagkvällar. I parkens norra ände ligger som sagt Hagakyrkan. Kyrkobyggnaden har inga fönster utåt och i dagsläget relativt begränsade öppettider så det är tveksamt om den påverkar tryggheten i området. Utökade öppettider och närvaro i kyrkan skulle kunna höja kyrkans brottsdämpande funktion.⁴ Längs med parkens västra långsida ligger Sprängkullsgatan och Haga Nygata. Haga Nygata har i allra högsta grad så kallade *mjuka fasader* med många kaféer och butiker. Längs med Sprängkullsgatan är det relativt få verksamheter med öppningar utåt parken. Ombyggnaden av universitets lokaler med ny entré och glasfasader (i riktning mot parkens sydvästra hörn) har dock förbättrat situationen något. Längs med parkens andra långsida ligger Haga kyrkogata som till skillnad från Sprängkullsgatan redan är försedd med flera lokaler i bottenplan. Merparten av dessa lokaler innehåser dock av verksamheter som av olika anledningar har oregelbundna öppettider och inte lockar till sig så många besökare. Utifrån trygghetssynpunkt skulle en etablering av verksamheter med generösare öppettider och större kundkrets kunna bidra till Haga kyrkogatas funktion som *mjuk fasad* mot parken. Sammanfattningsvis skulle en tillökning av utåtriktade verksamheter kunna bidra till tryggheten i parken.

I fråga om trygghetsaspekten kan det också vara meningsfullt att, likt Gehl (2009), skilja på *staying activity* och *moving activity*. Människor som är i rörelse, på väg någonstans är ofta under en viss tidspress och kanske mindre benägna att stanna upp om de ser något suspekt. Människor som är mer långvariga på platsen är troligtvis mer benägna att registrera och eventuellt också ingripa om någon utsätts för ett brott. Ur trygghetssynpunkt är det därför fördelaktigt om Hagaparken fortsätter vara en plats som människor vistas på under längre stunder, och inte bara en passage.

En annan faktor som är central ur trygghetssynpunkt är platsens fysiska karaktär. Hagaparken är i dagsläget relativt öppen och överblickbar, egenskaper som flera av de intervjuade lyfter fram som positiva för tryggheten. Det är således viktigt att stationsentréerna inte placeras så att de blir barriärer som "stänger inne" parken. Detta är i första hand aktuellt i fråga om placeringen av den sekundära entrén eftersom den enligt nuvarande planer hamnar i ett av parkens hörn. Om entrén ska ha ett sådant läge vore det fördelaktigt, utifrån ett trygghetsperspektiv, att entrébyggnaden tar så lite plats som möjligt. Enligt samma resonemang torde glasfasader som går att se igenom vara lämpliga. Huvudentrén lokaliserad (enligt nuvarande planer) påverkar inte Hagaparken i samma utsträckning eftersom den hamnar utanför själva parken. Men även om den lokaliserar utanför parken finns det anledning att undvika barriäreffekter. Som poängteras i SKA är rumsliga egenskaper såsom överblickbarhet och kontinuitet viktiga för den upplevda tryggheten (Göteborgs stad 2011).

Trygghetssituationen är på ett sätt mer kritisk vad gäller huvudentrén än för den sekundära entrén. Detta eftersom huvudentrén hamnar i ett läge med avsevärt mindre folkliv. Huvudentrén omsluts i huvudsak av trafikerade bilvägar samt av Kungsparken som är relativt ödslig i jämförelse med Hagaparken. Huvudentrén omges inte heller av bostäder och verksamheter i samma utsträckning som den sekundära entrén. Miljön är med andra ord inte idealisk ur trygghetssynpunkt. Det finns med andra ord en risk att huvudentrén hamnar i en miljö som inte upplevs som trygg under kvällar och nätter. I en sådan miljö kan stationsetableringen innebära ett ökat antal faktiska brott. Båda

scenarier kan potentiellt innebära att folk undviker att använda stationen under kvällar och nätter. Som Gehl (2010) poängterar ökar kollektivtrafiken i attraktivitet om vägen till och från hållplatserna känns trygg. Trygghetssituationen på platsen är något som kan komma att påverkas både av entréns utformning men också av övriga insatser i området. Vad gäller utformningen skulle exempelvis ett kafé i, alternativt i anslutning till, entrébyggnaden (ovan mark) kunna bidra till trygghetskänslan.

Det är inget som tyder på att etableringen av en station skulle innebära att Haga kyrkoplan förvandlas till en ödlig och otrygg park. Parkens attraktiva läge i direkt anslutning till både högskoleinstitutioner och populära områden som Haga och Vasastaden talar emot en sådan utveckling. Parken är, som konstaterats ovan, omsluten av mer eller mindre *mjuka fasader*. Dessutom ger parkens öppna och ljusa karaktär goda förutsättningar för fortsatt trygghet. Jacobs (2010) gör en intressant iakttagelse då hon studerar processer i urbana parker. Hon menar att det finns en felaktig föreställning om att oönskade aktiviteter såsom missbruk och kriminella handlingar ofta slår ut den önskade och tilltänkta användningen av ett parkområde. Enligt henne är det istället tvärtom - oönskade aktiviteter uppstår i parker som inte används. Ett rikt folkliv och en hög användningsgrad fungerar med andra ord som en bromskloss för oönskad aktivitet. Om man utgår från Jacobs resonemang vore det bästa sättet att undvika en negativ utveckling i Hagaparken att se till att bevara och stärka de positiva funktioner och värden som redan finns. I praktiken skulle det kunna innebära att man förser parken med fler bänkar och sittplatser, eller bord att sitta vid. Ett annat förslag är att uppmuntra till att parken används för evenemang och övriga aktiviteter. I dagsläget är merparten av Hagaparkens och områdets användning koncentrerad till dagtid. Platsen skulle kunna användas för kulturevenemang, exempelvis konserter eller utomhusbio. Det skulle förbättra förutsättningarna för trygghet under kvällstid. På vintrarna brukar det vara granförsäljning på grusplanen i parken och där finns möjligheter att komplettera med aktiviteter såsom julmarknader och dylikt. Det ökade befolkningsunderlaget samt den förbättrade tillgängligheten kan göra Hagaparken till en attraktiv plats att förlägga mindre evenemang och tillställningar på.

6.4 Barnens miljö

Ett av de kriterier som Olsson kopplar samman med attraktiva stadsrum är möjligheten till lek. Den empiriska undersökningen ger tydliga indikationer på att Hagaparken har en mycket stor betydelse utifrån ett barn- och föräldraperspektiv. För det första är den inhägnade lekplatsen, och övriga ytor i parken, flitigt använda och uppskattade. Många av barnen och föräldrarna som nyttjar platsen är boende i Haga eller Vasastaden. För det andra används dessa ytor i stor omfattning av lokala förskolor. För förskolan Lönnen är Hagaparken som en skolgård som används flera gånger om dagen. För andra förskolor i området som saknar egen skolgård, exempelvis Montesoriskolan, är parken den primära platsen för utomhuslek. Om möjligheten att vistas i parken begränsas under byggtiden kan det få konsekvenser både för småbarnsfamiljer och förskolor i området. De tvingas i så fall hitta alternativ som kanske inte är lika attraktiva ur tillgänglighets- och trygghetssynpunkt. Enligt de förskolelärare och småbarnsföräldrar som intervjuats finns det få lekplatser i området med samma kvaliteter som Hagaparken. Dessutom innebär parkens läge att det är det mest attraktiva alternativet för många. För småbarnsfamiljer som bor i lägenhet är rekreationsytorna i närheten av hemmet av stor betydelse. Barn behöver vara ute, ofta och mycket, poängterar en mamma som bor med sina två barn i Haga.

Vad gäller trygghet kan man utifrån ett barnperspektiv tala om en annan sorts trygghet än den som diskuterats ovan. En förskolelärare på Lönnen berättar att barnen känner sig trygga på lekplatsen i Hagaparken och föredrar den framför andra lekplatser i området. Danielle Van der Burgt, forskare vid kulturgeografiska institutionen i Uppsala, har studerat barns relation till platser och kallar den här sortens trygghet för *rumslig kompetens* (Göteborgs stad 2011). Genom upprepad användning av en plats bygger barn kunskap om den specifika miljön och kunskapen resulterar i sin tur i trygghetskänslor. Man kan också tala om trygghet som trafiksäkerhet. Trafiksäkerheten är extra

viktig utifrån ett barnperspektiv då barn är mindre vaksamma i trafiken. Flera föräldrar och förskolelärare nämner trafiksäkerheten som ett viktigt värde i Hagaparken då den inhägnade lekplatsen ger skydd mot kringgående trafik.

Utifrån ett barnperspektiv är det också viktigt att nämna något om bullereffekter. I underlagsrapporterna konstateras att byggnadsarbetet kommer att ge upphov till störningar i ljudmiljön (Banverket 2006e). Barn behöver vistas mycket utomhus och forskning visar att goda utomhusmiljöer är viktiga för barns fysiska och mentala hälsa (Olander, 2010). Buller är en av de faktorer som påverkar utomhusmiljöns kvalitet. Höga ljudnivåer under byggnadsfasen kan följaktligen komma att få en negativ inverkan för barnens utomhusvistelse.

Avsnitten ovan har i första hand behandlat byggnadsfasens konsekvenser för barnen. Det är också möjligt att barnfamiljerna och förskolorna kan komma att påverkas av stationsetableringen i ett mer långsiktigt perspektiv. Det finns en viss oro bland föräldrar och förskolelärare att mer folk i parken skulle innebära att barnens tillgång till lektyor begränsas. De är dock vana vid att samsas om ytorna och merparten tror inte att det kommer att bli något problem. Däremot kan ett ökat folkflöde, som en förskolelärare påpekar, innebära att det blir svårare att hålla koll på barnen. Barnperspektivet ger således ännu en anledning att, med hjälp av entréernas läge och utformning, försöka begränsa passage genom parken. För övrigt är parkens öppenhet och överblickbarhet viktiga värden utifrån förskolornas perspektiv. Ett annat sådant värde är tryggheten. Om parken inte längre upplevs som trygg blir den mindre attraktiv för småbarnsfamiljer och förskolor. Som konstaterats ovan är det dock inte troligt att stationsetableringen kommer att påverka tryggheten i parken under dagtid. Det verkar inte heller råda någon större oro bland föräldrar och förskolelärare inför stationsetableringen. En av förklaringarna till det kan dock vara det långa tidsperspektivet då flera av de intervjuade inte känner sig berörda av projektet. Antingen för att deras barn kommer att vara stora vid det laget eller för att de inte tror vara bosatta i området längre. Det rekommenderas därför att dialogen med föräldrar och förskolor återupptas i ett senare skede.

6.5 Rörelseflöden

Hur man än gör kommer stationsetableringen troligtvis att generera ökad rörlighet och nya flöden i lokalområdet. Med hjälp av entréernas placering och uppgångarnas riktning kan man dock påverka var dessa flödesförändringar sker.

Som konstaterats i ovanstående avsnitt finns det, av flera olika anledningar, ett intresse av att begränsa passage genom parken. Med utgångspunkt i teoretiska resonemang om offentliga platser har jag visat på vikten av *staying activities*, dvs. att en plats är attraktiv för mer långvarig användning. För mycket passage genom parken kan begränsa förekomsten av sådana aktiviteter. En viss mängd passerande människor är visserligen positivt för parkens karaktär och för tryggheten men ett sådant flöde existerar redan. Bland de intervjuade finns en tacksamhet över att man enligt nuvarande planer har placerat uppgångarna med hänsyn till parken, dvs. att man inte placerar en uppgång mitt i parken. En uppgång mitt i parken skulle nämligen begränsa nuvarande användning av ytan för lek och rekreation. Att en sådan placering inte är på förslag i gestaltningsplanerna tolkas därför som positivt. I kontrast till det är nuvarande lokaliseringsförslag, med entréer i var sin ände av parken, idealiskt i det hänseendet. Folk som ska åt Rosenlundhålet kommer i första hand att välja huvudentrén medan de som ska till Vasagatan och Annedal kan använda den södra entrén. Med två entréer minskar behovet av att passera genom parken. Frågan är dock hur alla de som ska vidare till platser där val av uppgång inte är helt självklar kommer att röra sig? Ett exempel på en sådan plats är Haga Nygata som hamnar mitt emellan entréerna. Där kan uppgångarnas exakta placering och riktning komma att påverka. Vad gäller den sekundära entrén kan en uppgång som riktas in i parken innebära att människor som ska till Haga passerar genom parken. Om utgången istället riktas mot Vasagatan är det troligt att människor väljer att gå längs med parkens utkanter (se figur X). Vad gäller huvudentrén är tanken att den ska förses med flera uppgångar. Enligt planerna

riktar sig en av uppgångarna in i Hagaparken. Om man vill begränsa flödet genom parken skulle det vara positivt att justera uppgångens riktning så att man istället upp på trottoaren (längs med parkens västra långsida).

Men det är inte bara placeringen och utformningen av entréerna som kan påverka framtida rörelseflöden. Hur stråk och gator i området utvecklas för övrigt är också avgörande. I dagsläget är det inte särskilt attraktivt att gå Allétråket om man ska till Järntorget med tanke på att vägen domineras av bil- och spårvagnstrafik. Cykelvägen mellan hållplatsen Hagakyrkan och Järntorget är relativt flitigt använd men det är inte många som promenerar den vägen. De flesta som kommer från Centrum och Vasa verkar istället välja att gå Haga Nygata ner mot Järntorget och Linnéområdet. Om man i samband med huvudentrén ser till att skapa ett mer attraktivt gångstråk ner mot Järntorget är det troligt att fler kommer att välja att gå där istället för att välja Haga Nygata. Det gäller både folk som kliver av och på spårvagnshållplatsen vid Hagakyrkan och folk som använder Hagastationen.

En av de faktorer som Olsson identifierar som betydelsefull för kvalitén i urbana miljöer är möjligheten att röra sig till fots. Tillgången på gågator och bilfria platser spelar en stor roll för kvalitetsaspekten i staden (Göteborgs stad 2011). Olsson (2006a) uttrycker det som att: "attraktiva stadsmiljöer sätter de gående i första rummet" (s. 28). Hagaparken med omnejd befolkas av ett stort antal studenter som rör sig mellan olika institutioner, bibliotek och kaféer i området. Studenter går och cyklar i stor utsträckning i jämförelse med övriga grupper i samhället. Dessutom är det som sagt många förskolegrupper och föräldrar med småbarn som tar sig till och från parken. Det är därför viktigt med bra övergångar mellan parken och det som finns runt omkring, men också att det finns bra förbindelser mellan de olika gångstråken. När det kommer till uppgångarna är det viktigt att de inte blir barriärer som bryter naturliga gång- och cykelflöden i och omkring parken. Barnen från förskolan Lönneren passerar ofta via parkens sydöstra hörn när de ska på utflykt (hörnet där den sekundära entrén är placerad). I utformningen av entrén och placeringen av uppgångarna är sammanfattningsvis viktigt att lämna fri passage för fotgängare.

Huvudentrén i norr hamnar i ett läge med omfattande bil- och spårvagnstrafik där rörelsefriheten för fotgängare och cyklister i dagsläget är begränsad. Ett mezzaninplan under huvudentrén kan, som det uttrycks i järnvägsutredningen "skapa samband mellan gatorna" och därigenom förbättra situationen för fotgängare. Men det är viktigt att framkomligheten blir god även ovan jord och för cyklister.

Stationen kommer vidare att behöva förses med ett stort antal cykel- och bilparkeringar för alla pendlare. Var dessa ska placeras och hur de ska utformas är ännu inte bestämt. Cykelparkeringar kommer att behövas både vid huvudentrén och vid den sekundära entrén. Även där är det viktigt att försöka ta så lite parkyta som möjligt i anspråk och att lämna fri passage för fotgängare.

6.6 Verksamhetsliv och boende

Hagastationen hamnar som sagt i ett läge med bostäder nära inpå. I området finns också många olika typer av verksamheter och diverse målpunkter. Hagakyrkan, förskolan Lönneren och Kurs- och tidningsbiblioteket har alla sin verksamhet i Hagaparken och i nära anslutning till parken ligger flera universitetsinstitutioner. För övrigt är både Haga och Vasastaden områden med en stor mängd kaféer, matställen och butiker. Stationsetableringen antas medföra ett ökat folkflöde i området och därigenom gynna stadslivet. Det innebär att området kan få en mer kommersiell karaktär med nyetableringar av service, butiker och matställen. Som Olsson konstaterade i konsekvensbeskrivningen från 2006 hamnar Station Haga i en redan *existerande stadsstruktur* med begränsat utrymme för ny expansion (med undantag för parkeringsytan vid Pusterviksplatsen). Trots det finns fortfarande visst utrymme för nya lokaler i några av fastigheterna. Den största potentiella förändringen antas dock bestå i att nuvarande verksamheter ersätts av nya verksamheter.

Det kan innebära fler kvällsöppna ställen vilket kan vara negativt ur ett boendeperspektiv. Lugnet är en av de kvaliteter som boende i Haga uppskattar. I förhållande till stationsetableringen uttrycks viss oro för att det kommer att bli mer störningar nattetid. I Vasastaden finns det redan ett stort utbud av kvällsöppna verksamheter så effekten där antas inte bli lika stor.

Det finns uppenbara skillnader mellan boendeperspektivet och verksamhetsperspektivet men det finns också vissa gemensamma intressen, i synnerhet i Haga. I lokala miljöer uppstår det ofta så kallade *weak-ties* (lösa kontakter). Forskning visar att den här sortens kontakter är viktiga för människors känsla av delaktighet och sammanhang. I och med undersökningen av området visade det sig att sådana kontakter är vanliga inslag i vardagen. Boende och verksamhetsdrivare i Haga vittnar om en god samhörighet i grannskapet- de stannar ofta och småpratar eller hejar på varandra. Kerstin som bor i Haga menar att gemenskapen är den primära anledningen till varför hon trivs så bra i området. Som hon själv uttrycker det skapar "småskaligheten förutsättningar för möten", vilket också hennes erfarenheter vittnar om. I SKA förs ett liknande resonemang som går ut på att människor själva skapar kontakter, inte planeringen, men platser kan skapa sämre eller bättre förutsättningar för kontakter. Småskalighet är en fysisk egenskap som enligt många urbanforskare skapar goda förutsättningar för kontakter vilket verkar bekräftas av fallet Haga. För de intervjuade handlar småskaligheten inte enbart om bebyggelse och skala. Enligt deras utsagor har småskaligheten också att göra med stämning, gemenskap och vilka som driver verksamheterna. Det är skillnad på om det är enskilda företagare som driver verksamheterna än om det är verksamheter som ingår i större koncerner poängterar en av de intervjuade. Olssons (2006a) resonemang om småskalighet bekräftar detta påstående. Han menar att det är lättare att bli stamkund i mindre verksamheter eftersom personalstyrkan och personalomsättningen ofta är mindre än i större verksamheter. Beträffande Haga befarar några av de intervjuade en situation där hyrorna går upp och de småskaliga näringar som dominerar området i dagsläget försvinner. Erfarenheter från tidigare fall visar på att stationsetableringar, i och med den ökade tillgängligheten, ofta medför att ett områdes attraktivitet ökar. Det kan i sin tur innebära stigande fastighetsvärden och höjda hyror. En sådan situation missgynnar enskilda företagare och småskaliga näringar. I förlängningen skulle det kunna äventyra gemenskapen längs med Haga Nygata och de så kallade *lösa kontakter* som diskuteras ovan. Ökade fastighetsvärden skulle också ändra förutsättningar för vilka som har råd att bosätta sig i området. Som visats i resultatet präglas både Haga och Vasastaden av en relativt homogen befolkning. En förstärkning av rådande förhållanden vore negativt utifrån ett integrationsperspektiv. Det är dock fråga om indirekta och kumulativa effekter som inte bara har med stationsetableringen att göra.

Platsen är unik på det sättet att det finns flera verksamheter som är öppna för allmänheten. Universitetsbyggnaderna, Kurs- och tidningsbiblioteket, Handelsbiblioteket, Hagakyrkan och Smyrnakyrkan är alla sådana verksamheter. I intervjuer med representanter från dessa verksamheter framkom att de gärna ser att människor kommer in och använder de funktioner som finns tillgängliga, exempelvis toaletter och sittplatser. Däremot finns det en gräns för hur mycket folk dessa verksamheter förmår ta emot. Verksamhetsrepresentanterna är måna om att deras tjänster inte utnyttjas utan att stationen förses med servicefunktioner och väntsalar. Göran Bergh från Kurs- och tidningsbiblioteket påpekar att det är viktigt att dessa utrymmen inte bara finns utan att det också är trevliga att vistas i. Risken är annars att det ökade folkflödet och väntande människor blir en belastning för områdets öppna verksamheter.

Generellt är representanterna från de olika verksamheterna i området positiva till stationsetableringen. I ett längre perspektiv ser de fler möjligheter än konflikter. Möjligheterna handlar främst om verksamheternas chanser att växa och utvecklas i samband med att de blir mer tillgängliga. Under byggfasen finns det dock en oro för att tillgängligheten till verksamheterna rent

fysiskt kommer att begränsas. Tidigare erfarenheter från Hagakyrkan visar att besöksantalet tenderar att minska i samband med byggarbeten och renoveringar och att det sen blir svårt att jobba upp igen. En sådan minskning kan förhoppningsvis kompenseras när stationen väl är på plats och allt byggarbete avklarad. Då kommer stationsetableringen att förbättra tillgängligheten för samtliga verksamheter i området.

Den positiva inställningen som framkommit under intervjuerna med verksamhetsrepresentanter innebär inte att det inte finns negativa röster i området. I samband med att privata näringsidkare kontaktades var det flera som uttryckte sig negativa till stationsetableringen men som inte ville medverka i en intervju.

6.7 Identitet och kulturmiljö

Identitet är ett viktigt och intressant begrepp i sammanhanget. I SKA syftar begreppet på den identitet som människor förknippar med en plats men också på individens och gruppens självbild (Göteborgs stad 2011). Självbilden är delvis beroende av den fysiska och sociala kontext människor befinner sig i och har därför en viss platsdimension. Fysiska ingrepp i miljön kan påverka människors och platsers identitet. Dessa processer är oftast inte medvetna och därför svåra att fånga i intervjuer med folk. Under intervjun med Cecilia Nyholm, kyrkoherde i Haga församling, är det emellertid uppenbart att hon känner en stark identifikation med parken. Hon berättar att hon blir orolig i samband med ingrepp i parken och att det "känns i hennes inre". Flera av de intervjuade lyfter fram parkens estetiska och kulturhistoriska värde i och med de äldre byggnaderna (Hagakyrkan 1859; Gamla stadsbiblioteket 1900) samt minnesmärket över Raoul Wallenberg. De uppskattar att parken är en plats med historia. Men det kulturhistoriska värdet gör också platsen sårbar. Ökad skadegörelse och slitage kan innebära en belastning på dessa värdefulla miljöer.

Parkens attraktionsvärde kan också kopplas till dess omgivning. Flera besökare uppskattar att parken omges av stadsdelar med äldre arkitektur och en genuin atmosfär. Det gäller i synnerhet Haga som kommer på tal flera gånger. Haga upplevs som en stadsdel med en speciell stämning och mysfaktor, egenskaper som sammankopplas med småskaligheten men också med stadsdelens historia. En boende beskriver stadsdelen som "den lilla staden i staden". Även om många nya verksamheter tillkommit under åren finns det också de som har drivit verksamhet på Haga Nygata sen decennier tillbaka. Några av de intervjuade vittnar om ockupationer och delaktighet i rörelser som syftade till att bevara Haga när stadsdelen stod under rivningshot. Cecilia berättar att medlemmarna i församlingen brukar tala om något de kallar för Hagaandan, som det förknippar med värden såsom solidaritet och mod. Hon berättar att det finns individer inom församlingen som minns eller deltog i motståndsrörelsen som räddade stora delar av den gamla bebyggelsen i Haga.

Sammantaget tyder intervjuerna på att invånare och intressenter har en stark relation till området. Därigenom är engagemanget för områdets utveckling stort. Haga är inte längre högkvarter för sociala och politiska motståndsrörelser, och inte heller en stadsdel där unga och sämre bemedlade kan hitta billiga lägenheter. Men även om Haga genomgått stora förändringar under de senaste decennierna tyder respondenternas berättelser på att där fortfarande finns en stark lokal gemenskap och en historisk medvetenhet. De intervjuades resonemang handlar till stora delar om att bevara områdets karaktär. I och med det finns en viss oro att stationsetableringen kan snabba på den förändringsprocess som man redan märkt av de senaste åren. Men det finns också de som välkomnar förändring i området och ser det som oundvikligt.

Hagaparken med omnejd har sammanfattningsvis ett kulturhistoriskt värde och en stark identitet att ta hänsyn till i utformningen av stationsentréerna. En restriktiv gestaltning med stationsentréer som inte tar för mycket plats föreslås därför. För övrigt är möjligheten att påverka områdets utveckling med en medveten stationsutformning troligtvis begränsad. Det handlar snarare om generella

samhällsförändringar samt hur kommunen agerar när stationen väl är på plats.

Studiens resultat visar att människorna och verksamheterna på platsen är en viktig del av områdets identitet. Om området kring den nya stationen ökar i attraktivitet, vilket mycket väl kan inträffa enligt Olssons (2006b) bedömning, kan det innebära ökade fastighetsvärden och höjda hyror i området. Det kan i sin tur driva bort småskaliga verksamheter som förekommer i parkens omgivning, och som inte har råd att vara kvar. I ett långsiktigt perspektiv skulle ändrade hyreslägen också kunna innebära att boende tvingas flytta. En sådan utveckling vore negativ av flera olika anledningar, inte minst när det kommer till områdets identitet. Med det som utgångspunkt vore det önskvärt att lokala fastighetsägare, Haga företagarförening och kommunen gör vad de kan för att småskaliga näringsidkare kan fortsätta verka i området.

7. Slutsatser

7.1 Slutsatser

Avsikten med föreliggande studie har varit att utforska hur utbyggnader i trafiknätet påverkar det sociala livet i staden. Genom att göra en fallstudie av Station Haga har jag försökt uppfylla studiens syfte. Fokus har legat på närmiljön och hur den kan komma att förändras i samband med stationsetableringen. Genom att granska planförslag för Station Haga, samt genom att intervjua lokala invånare och aktörer har jag formulerat en möjlig konsekvensbild. Ett antal centrala teman har identifierats, närmare bestämt *folkliv, trygghet, barnens miljö, rörelseflöden, verksamhetsliv, boendemiljö* samt *kulturmiljö och identitet*. Nedan följer några slutsatser som kan dras av studien (se tabell 2 för en översikt).

Enligt förslag i Järnvägsutredningen hamnar Station Haga diagonalt under Haga kyrkoplan (Hagaparken), med entréer norr respektive söder om parken. Stationen beräknas enligt prognoser få 20 000 - 30 000 av- och påstigande dagligen vilket kommer att innebära ett större omlopp av människor i närmiljön. Dessa nya förhållanden förväntas få effekter både för Hagaparken och för parkens direkta omgivning, vilka står i samspel med varandra. Resultatet visar att Hagaparken är en uppskattad och välanvänd park med stora sociala värden. Parken och omgivningen har därtill flera av de kvaliteter som inom forskningen förknippas med hållbara stadsrum. Det gäller egenskaper såsom områdets småskaliga karaktär, parkens sociala blandning och funktionella variation, förekomsten av verksamheter som skapar mjuka fasader samt tillgången på grönska och ytor för spel och lek.

Stationen kommer rimligen medföra att fler människor, på väg till och från uppgångarna, passerar genom parken. Forskning visar på tydliga samband mellan rörelseflöden och folkliv. Parken fungerar i nuläget som rekreations- och avkopplingsyta för småbarnsfamiljer, förskolor, studenter, boende, turister m.fl. För att bevara dessa funktioner finns ett intresse av att begränsa passagen genom parken. Placeringen och utformningen av stationens entréer kan bidra till det, exempelvis genom att rikta uppgångarna *ut från* snarare än *in i* parken. Vidare bedöms det som positivt att planerna inkluderar två entréer. Med två entréer, på var sin sida Hagaparken, minskar resenärernas behov av att passera genom parken.

I dagsläget är Hagaparken en trygg plats. Flera av de intervjuade ser en risk att stationsetableringen kommer att innebära större otrygghet. Det finns visst fog för oron då undersökningar visar att stationsmiljöer är platser där det förekommer relativt mycket brottslighet (Birgersson 1998). Över lag är sambanden dock mycket komplexa. I och med att stationen för med sig ett ökat folkflöde kan den också förstärka tryggheten i området, detta eftersom människor fungerar som övervakningskameror. Sammantaget antas inte trygghetssituationen försämrats nämnvärt i och med stationsetableringen. Folklivet i kombination med förekomsten av bostäder och verksamheter ger goda förutsättningar för fortsatt trygghet. Det finns dock anledning att se över trygghetssituationen i fråga om huvudentrén då den hamnar lite avskilt från ovannämnda funktioner. Vad gäller den sekundära entrén, i parkens sydöstra hörn, är det viktigt att se till att undvika barriäreffekter. Det finns annars en risk att entrén blir en barriär som "stänger inne" parken, blockerar naturliga gång- och cykelflöden eller tar bort den öppna känslan och överblickbarheten.

Station Haga förväntas bli en ny knutpunkt i staden. Fler människor i omlopp kan medföra en ökad etablering av service, butiker och matställen. Även om utrymmet för expansion är begränsat väntas området få en mer urban karaktär och kommersiell profil. En sådan utveckling kan föra med sig både för- och nackdelar. En tillökning av verksamheter innebär fler *mjuka fasader* vilket är positivt ur trygghetssynpunkt. Det gäller i synnerhet kvällsöppna ställen såsom restauranger och pubar. Samtidigt kan sådana etableringar utgöra störningar utifrån ett boendeperspektiv. I intervjuer med

boende i området betonades lugnet som en viktig och uppskattad kvalitet.

Tema	Nuläge	Konsekvenser
Haga kyrkoplan		
Folkliv	<ul style="list-style-type: none"> • Social knutpunkt • Funktionell variation • Livfull avkopplingsyta 	<ul style="list-style-type: none"> • Mer folk i omlopp • Mer <i>moving activities</i> • Ändrad karaktär
Barnens miljö	<ul style="list-style-type: none"> • Förskolor & småbarnsfamiljer • Variation +inhägnad lekplats 	<ul style="list-style-type: none"> • Begränsade lekutrymmen • Buller • Minskad säkerhet
Trygghet	<ul style="list-style-type: none"> • Stor trygghet • Öppen och överblickbar 	<ul style="list-style-type: none"> • Barriäreffekter • Ökad otrygghet?
Rörelseflöden	<ul style="list-style-type: none"> • Gång- och cykelvänligt 	<ul style="list-style-type: none"> • Nya flöden • Större omsättning (bra med två entréer) • Cykelparkeringar
Parken med omnejd		
Verksamhetsliv	<ul style="list-style-type: none"> • Relativt småskaligt • Öppna verksamheter • Kaféer & matställen 	<ul style="list-style-type: none"> • Citykaraktär/nyetablering • Tillväxtmöjligheter • Ökad tillgänglighet
Boendemiljö	<ul style="list-style-type: none"> • Lugnt och tyst • Lokal gemenskap • Stark identitet 	<ul style="list-style-type: none"> • Störningar(nattetid) • Ökade fastighetspriser • Identitetsförskjutning
Kulturmiljö & identitet	<ul style="list-style-type: none"> • Småskalig karaktär • Högt kulturvärde 	<ul style="list-style-type: none"> • Identitetsförskjutning • Belastning/slitage

Tabell 2. Nulägesbeskrivning och möjliga konsekvenser av Station Haga.

En annan aspekt är risken för höjda fastighetspriser och hyresnivåer i samband med stationsetableringen. Om förutsättningarna för att bo och driva verksamhet på platsen förändras kan somliga tvingas flytta. I förlängningen kan det innebära att den småskaliga karaktären och den lokala samhörigheten ställs på spel, något som vore negativt för områdets identitet. Lokala invånare och aktörer är mycket måna om att områdets speciella karaktär bevaras.

Av de verksamhetspersoner som intervjuats är de flesta positiva till stationsetableringen. I och med att området blir mer tillgängligt ser de fler möjligheter än konflikter. Möjligheterna handlar i första hand om verksamheternas chanser att växa och utvecklas. Det finns dock en oro för att tillgängligheten kommer att begränsas under byggskedet. En annan aspekt som lyfts fram som

viktig i intervjuerna är tillgången till goda servicefunktioner och trevliga väntsalar i stationsentréerna. Det ökade folkflödet kan annars bli en belastning för områdets öppna verksamheter.

Det är naturligt att platser förändras och detta i sig är inte något negativt. Som Gren och Hallin betonar bör platser uppfattas som processer i ständig förändring, där det materiella innehållet och den sociala betydelsen förändras i takt med att samhället omvandlas. Den ständiga förändringen gör dock inte att det blir mindre angeläget att studera dessa förändringar, och i vissa fall försöka dämpa eller uppmuntra en viss utveckling. Hagaparken, med omnejd, är ett uppskattat, tryggt och hållbart stadsrum. Attraktiva stadsrum och allmänna platser är viktiga inslag i den socialt hållbara staden. Med det som utgångspunkt är det av allmänt intresse att bevara parkens och platsens befintliga funktioner och värden. Hänsyn till dessa värden bör företrädesvis tas i samband med placeringen, utformningen och byggandet av Station Haga. Det kommer alltid att finnas individer som blir missnöjda i samband med att platser förändras men det viktiga är att individer och berörda parter får komma till tals. Genom att belysa frågan från så många perspektiv som möjligt minskar risken för att grupper exkluderas. Fortsatt dialog med invånare, besökare och verksamhetspersoner kan följaktligen ge värdefulla insikter i planeringsarbetet. Hur parken och området utvecklas framöver har inte enbart med stationsetableringen att göra utan handlar också om övriga insatser och utvecklingsförlopp i, och runt omkring parken. Dessutom kan situationen i området påverkas av vad som händer i andra, geografiskt närliggande områden. Om det utvecklas attraktiva ytor och mötesplatser nere vid Rosenlundskanalen kan det exempelvis innebära att Hagaparken får en mindre central roll. I slutändan är ansvaret för stationsområdets utveckling delat och hänger på flera instanser. Trafikverket kan påverka utfallet och förutsättningarna genom en stationsutformning som tar hänsyn till ovanstående aspekter. Därtill kommer utvecklingen i området att påverkas av kommande detaljplaner, trafiksatsningar och övriga kommunala och medborgerliga insatser. Ett försäkrande om att omgivningarna runt Station Haga får behålla sina värden och utvecklas i hållbar riktning, nås följaktligen bäst med samarbete över administrativa gränser. Den här studien kan förhoppningsvis bidra med något i det arbetet.

7.2 Avslutande reflektioner

Föreliggande studie är relativt bred i sin omfattning och fokuserar på kvalitativ kunskap. Dessa kunskaper kan med fördel kompletteras med kvantitativa analyser som rör mer specifika frågor. Det kan exempelvis handla om hur invånarna ställer sig till stationsetableringen. Det skulle också kunna handla om stationsutformningens påverkan på lokala rörelsemönster. *Space syntax*, en teknik som allt mer kommit att användas för att analysera rumsliga flöden, kan tillämpas för mer exakt information. Med tanke på studiens slutsatser finns anledning att titta närmare på trygghetsfrågan, i synnerhet när det kommer till huvudentrén som ligger sårbart till. Vidare finns perspektiv och röster som inte rymts i denna studie. Verksamheter i Rosenlundsområdet ingår exempelvis inte i studien. Med tanke på närheten till huvudentrén bör området ingå i Trafikverkets slutliga konsekvensbeskrivning.

Studien har till viss del präglats av det faktum att det saknas tydliga definitioner och riktlinjer vad beträffar sociala konsekvensanalyser. Inspiration har därför hämtats från olika håll.

Metodutveckling har inte varit en del av studiens syfte och jag har därför inte ägnat något större utrymme åt att kritiskt diskutera sociala konsekvensanalyser som metod (se bilaga 5 för en kort utvärdering av SKA). Men något som noterats är att sociala konsekvensbeskrivningar sällan följs upp. Det finns därför en avsaknad av empiri eller litteratur om faktiska konsekvenser av ett ingrepp. Sådana studier skulle kunna bidra till kunskapen om sociala effekter och fungera som underlag för framtida analyser.

Slutligen vill jag kort nämna att sedan den här undersökningen gjordes har projektet Västlänken blivit föremål för intensiv debatt i lokala medier. Göteborgs-Posten har publicerat ett antal artiklar

med syfte att kritiskt granska Västlänken. Flertalet av dessa har dominerats av negativ kritik av projektet på olika grunder. Vid tidpunkten då jag gjorde mina intervjuer var det relativt tyst i media om Västlänken och de flesta av intervjusubjekten var inte insatta i ämnet. Ibland upplevde jag ett bristande engagemang som jag antog hade med det långa tidsperspektivet att göra. Vissa hade svårt att ge synpunkter med motiveringen att projektet låg så långt fram i tiden. Med tanke på de senaste dagarnas mediauppbåd kan man tänka sig att svaren och engagemanget hade sett annorlunda ut om frågorna ställts idag. Allt eftersom tidpunkten för det första spadtaget närmar sig, och i takt med att invånarna blir mer insatta, kommer troligtvis tankarna och idéerna om projektet att utvecklas. Det gäller både projektet i stort och detaljerna. En fortsatt dialog med invånare och intressenter är därför att rekommendera. Dels eftersom de sitter inne på värdefulla kunskaper men också för att en demokratisk stadsplanering kräver att medborgarna är delaktiga i utvecklingen av sin stad. En öppen dialog ökar också chanserna till acceptans bland stadens medborgare.

Referenser

Publicerade källor

- Banverket*. (2006a). *Västlänken - Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning (Mkb)* (BRVT 2006:03:01). Banverket, Göteborg.
- Banverket. (2006b). *Västlänken - Underlagsrapport Byggskedet* (BRVT 2006:03:03). Banverket, Göteborg.
- Banverket. (2006c). *Västlänken - Underlagsrapport Gestaltning* (BRVT 2006:03:04). Banverket, Göteborg.
- Banverket. (2006d). *Västlänken - Underlagsrapport Kulturmiljö* (BRVT 2006:03:08). Banverket, Göteborg.
- Banverket. (2006e). *Västlänken - Underlagsrapport Ljud och vibrationer* (BRVT 2006:03:10). Banverket, Göteborg.
- Banverket. (2006f). *Västlänken - Underlagsrapport Park- och naturmiljö* (BRVT 2006:03:14). Banverket, Göteborg.
- Banverket. (2006g). *Västlänken - Underlagsrapport Stationslägen och stadsutveckling* (BRVT 2006:03:18). Banverket, Göteborg.
- Birgersson, Tommy. (1998). *Brott, bebyggelse och planering*. Boverket, Karlskrona.
- Boverket. (2010). *Socialt hållbar stadsutveckling- en kunskapsöversikt*. Boverket.
- Bryman, Alan. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Liber, Malmö.
- Dahlquist, Matilda. (2002). *Hagakyrkan- inventering av Göteborgs kyrkobyggnader*. Svenska kyrkan i Göteborg.
- Esaiasson, Peter; Gilljam, Mikael; Oscarsson, Henrik; Wängnerud, Lena. (2004). *Metodpraktikan- Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Andra upplagan, Norstedts juridik AB.
- Gehl, Jan. (2010). *Cities for people*. Island press, Washington DC, USA.
- Gillberg, Ing-Marie. (1982). *Vasastaden-Lorensberg: En arkitekturhistorisk undersökning av en stadsdel i Göteborg från perioden 1870-1905: förslag till principer för bevarande*. Bebyggelseantikvarisk avdelning, Göteborgs universitet.
- Giddens, Anthony. (1991). *Modernity and Self-Identity. Self and Society in Late Modern Age*. Polity Press, Cambridge.
- Gren, Martin & Hallin, Per-Olof. (2003). *Kulturgeografi- en ämnesteoritisk introduktion*. Författarna och Liber AB, Lund.
- Göteborgs stad (2011). *Social konsekvensanalys- människor i fokus 1.0*. Göteborgs stad, stadsbyggnadskontoret.

Göteborgs stad (2012). *Göteborgsbladet 2012* (SDN 134 Centrum och SDN 135 Majorna-Linné). Göteborgs stad. Hämtad 2012-08-15 från <http://www4.goteborg.se/prod/G-info/statistik.nsf>

Hagman, Olle. (2005). *Bostadsortens betydelse för vardagens resor- fem fallstudier i Göteborg och Katrineholm*. Avdelningen för teknik och vetenskapsstudier, Göteborgs Universitet, Göteborg.

Halvorsen, Knut. (1992). *Samhällsvetenskaplig metod*. Studentlitteratur AB, Lund.

IOCGP (The Interorganizational Committee on Principles and Guidelines for Social Impact Assessment). (2003). Principles and guidelines for social impact assessment in the US. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(3): 231-250.

Jacobs, Jane. (2004). *Amerikanska storstäders liv och förfall*. Bokförlaget Daidalos AB, Göteborg.

Manzi, Tony; Lucas, Karen; Lloyd-Jones, Tony; Allen, Judith. (2010). *Social Sustainability in Urban Areas- Communities, Connectivity and the Urban Fabric*. Earthscan. London.

Martins Holmberg, Ingrid. (2006). *På stadens yta- Om historiseringen av Haga*. Akad. avh, Göteborgs universitet.

Falkheden, Lena. (1999). *Lokalområdet som strategi för en hållbar stadsutveckling- Fallstudier av tre danska exempel*. Institutionen för stadsbyggnad, Arkitektursektionen, Chalmers tekniska högskola, Göteborg.

Halvorsen, Knut. (1992) *Samhällsvetenskaplig metod*. Studentlitteratur, Lund.

Harvey, David. (2009). *Social justice and the city*. University of Georgia Press.

Harvey, David (2011). *Ojämlighetens nya geografi: texter om stadens och rummets förändringar i den globala kapitalismen*. Atlas, Stockholm.

Listerborn, Carina. (2002). *Trygg stad- diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. Doktorsavhandling vid Chalmers tekniska högskola, sektionen för arkitektur. Göteborg.

Nylander, Ola; Gromark, Sten; Nilsson, Fredrik; Redvall, Christina. (2007) *Bostadens rum- chalmersarkitekter om bostadens kvaliteter*. Chalmers, Göteborg.

Nyström, Jan. (2003). *Planeringens grunder- en översikt* (Andra upplagan). Studentlitteratur, Lund.

Olande, Barbro. (2010) *Trafikbuller på skolgårdar- En kartläggning av ljudnivåerna på grund- och förskolegårdar i Stockholms stad*. Miljöförvaltningen, Stockholms stad.

Olsson, Sören. (2006a). *Planeringens sociala innehåll*. Bidrag i *Vardagslivets korrespondenser- om arbete, boende och konsten att veta*. Berglund, Tomas & Lenartsson, Hilda (red.). Författarna, Göteborg.

Olsson, Sören. (2006b). *Västlänken – Underlagsrapport Sociala konsekvenser* (BRVT 2006:03:17). Banverket, Göteborg.

Pacione, Michael. (2009). *Urban Geography- A Global Perspective* (Third edition). Routledge, New York.

Partille kommun. (2011). *Social konsekvensbeskrivning- tillhörande detaljplan för kyrktorget*. Partille kommun/Norconsult.

Polèse, Mario & Stren, Richard. (2000). *The Social Sustainability of Cities-Diversity and the Management of Change*. University of Toronto Press.

Svevind. (2008). *Vindkraftprojektet Markbygden inom Östra Kikkejaure sameby- analys av socio-ekonomiska konsekvenser för samebyn*. Markbygden Vind AB.

SWECO, VBB och VIAK. (2000). *Citytunneln- Socioekonomiska konsekvenser*. Malmö tidskrift.

Zukin, Sharon. (1995). *The cultures of cities*. Blackwell Publishers Inc, Cambridge (Massachusetts).

Zukin, Sharon. (2010). *Naked City- the death and life of authentic urban places*. Oxford University Press, New York.

*Samtliga av Banverkets rapporter går att finna på: <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Dokument/h>

Elektroniska källor

www.goteborg.se, 2012-06-03:

<http://www.goteborg.se/wps/portal/vastsvenskapaketet>

www.gu.se, 2012-03-21:

<http://wwwom.ub.gu.se/bibliotek/Gk/historia.xml>

www.kunskapsmatris-s2020.se, 2012-08-27:

<http://kunskapsmatris-s2020.se/trygghet-och-oppnhet/>

www.lonnen.net, 2012-03-07:

<http://www.lonnen.net/external/valkommen.html>

www.naturvardsverket.se, 2012-05-16:

<http://www.naturvardsverket.se/Start/Lagar-och-styrning/Lag-och-ratt/Miljobalken/Var-information-kopplat-till-miljobalkens-kapitel/Miljokonsekvensbeskrivning-MKB-av-verksamheter-och-atgarder/>

www.trafikverket.se, 2012-05-26:

<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Om-Vastlanken/>

Muntliga källor

Lorentzon, Magnus. Västtrafik. Mailkontakt 2012-02-20.

Liepack, Leo Wolfgang, telefonsamtal 2012.08.15

Bilaga 1. Karta över Västlänken



Källa: Trafikverket (2007) hämtad 2012-09-12 från <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Informationsmaterial-om-Vastlanken/>

Bilaga 2. Intervjuförteckning för samtalsintervjuer

Cecilia Nyholm- kyrkoherde i Haga församling.
2012-04-24 (50 min)

Göran Bergh- biträdande bibliotekschef på Kurs- och tidningsbiblioteket.
2012-05-07 (38 min)

Anna Åvall- pedagog på förskolan Lönnen.
2012-04-20 (23 min)

Ägare till Nöller Espresso. 2012-04-26.
(25 min)

Kafébiträde på Kafé Smyrna.
2012-05-02 (24 min)

Boende från Haga och Vasastaden (några har tilldelats fiktiva namn av anonymitetsskäl)

Kvinna, 59 år (Kerstin).
2012-04-20 (39 min)

Kvinna, 35 år (Maria).
2012-05-02 (20 min)

Man, 31 år (Johan).
2012-06-12 (41 min)

Bilaga 3. Intervjuguide 1 (frågeundersökning)

Ålder:

man: kvinna:

Var bor du?

Vad gör du här i parken idag? Varför är du i just den här parken?

Är du här själv eller i sällskap?

Hur ofta besöker du den här parken?

Flera ggr i veckan

1 gång/vecka

1 gång/månad

Färre än en gång/månad

Är parken viktig för dig? På vilket sätt?

Vad gillar du med parken/platsen?

Vad gillar du inte?

Vad tycker du om själva området som parken ligger i? Är det något som utmärker området runt omkring parken som tilltalar dig, alternativt inte tilltalar dig?

Har du någonsin känt dig otrygg i den här parken och i så fall var och när?

**Har du hört talas om den nya stationen som ska etableras här i samband med Västlänken?
-Tror du att den kan komma att påverka platsen? Har du några tankar åsikter om det?**

Bilaga 4. Intervjuguide 2 (samtalsintervjuer)

Introduktionsfrågor:

Hur gammal är du?

Hur länge har du bott i området/varit verksam?

Hur länge har din verksamhet funnits i området?

1. Områdets betydelse

Personens relation till området/verksamhetens relation till området.

Vad betyder området för individen/verksamheten?

Områdets sociala och fysiska karaktär- vad i området är viktigt för personen/verksamheten?

Är det något/några specifika stråk, platser, gator i området som är extra viktigt för dig/för din verksamhet? Varför?

2. Haga kyrkoplans betydelse

Brukar du vistas i parkområdet? Varför, varför inte?

Hur tycker du att den jämför sig med andra parker i området?

Vad har parken för betydelse för dig/för din verksamhet?

Vad tror du att parken har för betydelse för allmänheten och för det här området?

3. Västlänken/stationsläget (visa bild). 30 000 av/påstigare enligt prognoserna.

Känner du till projektet Västlänken och planerna på en station i Haga?

Vad anser du om projektet i stort?

Vad anser du om stationsläget i Haga?

Hur tror du det kan påverka Haga kyrkoplan?

Hur tror du det kan påverka området?

Kan det innebära några fördelar/nackdelar?

Vad tror du att det kan innebära för din verksamhet/din användning av platsen?

Bilaga 5. En utvärdering av SKA som analytiskt verktyg

Det bör understrykas att jag varken har fog för, eller ambition, att uttala mig om SKA som planeringsverktyg. Följande utvärdering handlar snarare om SKA som metodologiskt och analytiskt forskningsredskap.

För det första finns det ett grundläggande problem med verktygets omfång när det ska appliceras på ett forskningsproblem. Verktyget är framtaget för att täcka in så många aspekter som möjligt och så många perspektiv som möjligt. Det gäller både det tematiska och de olika geografiska analysnivåerna. De fem olika analysnivåerna (*byggnad & plats, närmiljö, stadsdel, stad och region*) omfattar allt ifrån individer och lokala samspel till stora strukturella förhållanden och regionala processer. Utifrån ett forskningsperspektiv blir det svårt att formulera en forskningsfråga med rimliga avgränsningar om alla dessa nivåer skall täckas in. Det motiverar varför jag för den här studien valde ut *en* av dessa analysnivåer, nämligen nivån *närmiljö*. Verktyget är som sagt också tematiskt omfattande. De teman som identifieras (*samspel, sammanhållen stad, identitet och vardagsliv*) innefattar allt ifrån människors vardagsbehov, välmående och trygghet till sociala kontakter och rumsliga sammanhang. Utöver det innefattar de också den fysiska miljöns karaktär och identitet. På samma sätt som med analysnivåerna är det svårt att behandla alla dessa aspekter inom ramarna för en studie. Lösningen på det problemet står dock delvis att finna i verktygets tillhörande beskrivning. Där anges att man bör låta det specifika fallet styra vilka frågor som behandlas i analysen. Varje kontext är unik poängteras i verktyget vilket avgör vilka aspekter som är relevanta. Verktyget kan således ses mer som en inledande fingervisning än en bestämd mall. Därigenom tillåter verktyget att man anpassar analysen utefter situationen och begränsar innehållet till och gör det mer specifikt. Det är också så jag har gjort i föreliggande studie.

Ovanstående stycke behandlar den inledande avgränsningen av studien. När den väl gjorts återstår fortfarande vissa ställningstaganden. Ett av dessa är vad som skall innefattas i de olika analysnivåerna. I det här fallet utgår jag som sagt från den nivån som kallas *närmiljö*. Enligt beskrivningen handlar den här nivån om *vad som sker på gatan/kvarteret utanför och kring*. Det är dock inte helt lätt att skilja *närmiljö* från exempelvis *byggnad & plats* (*vad som sker precis utanför dörren*) eller *stadsdelsnivån* (*vad som sker i det närmaste, funktionella området*). Alla dessa nivåer hänger ju ihop på olika sätt och går in i varandra. Skillnaden blir desto tydligare om man jämför *närmiljö* med nivåerna *stad* och *region*. Det är stor skillnad på att analysera konsekvenser på en lokal nivå, exempelvis en plats eller kvarter, än att utgå från ett hela-staden perspektiv. Ett projekt får ju ofta helt olika följder beroende på vilket perspektiv man utgår från. Ett vägbygge kan exempelvis vara mycket positivt för trafiksituationen i staden men negativt för de som bor där vägen ska dras. I den här studien valde jag det lokala perspektivet, framför hela-staden eller det regionala perspektivet. Fokus ligger som sagt på *närmiljön* men eftersom *byggnad & plats* samt *stadsdel* handlar om lokala förhållanden är dessa också till viss del representerade. I slutändan handlar studien om en allmän plats (närmare bestämt en stadspark), om byggnader och verksamheter på platsen, om omgivande gator och stråk och till viss del om stadsdelarna som angränsar till platsen.

Nu till den mer praktiska användningen av verktyget. Enligt beskrivningen av verktyget föreslås som sagt en uppdelning av arbetsgången i tre faser, nämligen *inventering, åtgärder och konsekvenser*. *Åtgärder* syftar i beskrivningen på något som ännu inte formulerats och som ska förelås med hjälp av den kunskap som erhålls i samband med inventeringen. I andra konsekvensanalyser är det vanligare att man prövar följderna av ett förslag eller en åtgärd som redan formulerats. Det är också fallet i min studie. Enligt Lisa Wistrand som varit med och tagit fram verktyget på stadsbyggnadskontoret är det i praktiken vanligt att det går till så. Enligt henne ska det också gå bra att använda verktyget på det sättet (Samtal med Wistrand). I föreliggande studie går *åtgärdsfasen* med andra ord ut på att samla in information för att kunna beskriva en redan

föreslagen åtgärd/insats (Station Haga) och analysera följderna av den. För övrigt underlättade uppdelningen i ovannämnda faser insamlingen av data genom att bidra till en mer systematisk arbetsprocess.

Det sista jag gjorde var att sortera in den insamlade datan tematiskt under rubrikerna *samspel*, *sammanhållen stad*, *vardagsliv och identitet*. Rubrikerna är relativt breda och ger utrymme att ta in många olika aspekter i analysen. Det ger en viss tolkningsfrihet vilket kan vara positivt. Nackdelen är att gränserna för vad som bör och inte bör ingå är något otydliga. Som det beskrivs överlappar dessa teman varandra. En viss överlappning är oundviklig och inte nödvändigtvis något negativt. Verklighetens komplexitet är ju svår att sortera in under vattentäta rubriker. Det är dock relativt stor överlappning mellan de fyra tematiska indelningarna i SKA. Exempelvis förekommer trygghetsaspekten under samtliga rubriker. Det blir följaktligen lite svårt att sortera den insamlade datan under dessa fyra rubriker. När detta väl gjorts kunde analysen av materialet påbörjas. Vad gäller den teoretiska analysen utgjorde den tematiska uppdelningen en hjälp. Verktøyets fyra teman har tydliga kopplingar till aktuell urbanteori och behandlar aspekter och begrepp som är vanligt förekommande i litteraturen och i forskningsrapporter. Verktøyet (med tillhörande beskrivning) gav med andra ord uppslag utifrån vilka studiens teoretiska utgångspunkter kunde formuleras. Därigenom underlättade verktøyet också analysen av det insamlade materialet.

Sammanfattningsvis är verktøyet i sin helhet väl omfångsrikt för att nå ett djup i studien. Det är ju inte heller framtaget som ett verktyg för fördjupade studier utan mer som ett ramverk för att uppnå bredd i analysen och fånga upp olika aspekter och perspektiv. Även om man syftar till att göra en fördjupad teoretisk studie kan det därför användbart i ett tidigt skede. Med hjälp av verktøyet kan man kartlägga den specifika kontexten och identifiera nyckelfrågor att jobba vidare med. Verktøyet fungerar därigenom som en inledande vägledning. Vidare bör det faktum att jag refererar till det som ett analysverktyg inte orsaka att det förväxlas med det man i forskningssammanhang ofta kallar för analysredskap. Den här studiens primära analysredskap utgörs av de teoretiska begrepp och resonemang som förs i teorikapitlet. SKA-verktøyet blir således mer en modell eller ett ramverk för att systematisera processen, men också för att sortera och strukturera den kunskap som erhålls.