

# Haga-hållplatsens påverkan

En fallstudie på den inverkan som Västlänkens hållplats i Haga kan komma att ha på platsen och dess omgivning.



Uppsats/Examensarbete:	15hp
Nivå:	Kandidat
Kurs:	KGG310 Kulturgeografi
Termin/år:	VT 2017
Handledare:	Anders Larsson
Examinator:	Jerry Olsson
Nyckelord:	<i>Transit-Oriented Development, Tillgänglighet, Platskänsla, Identitet, Social Hållbarhet, Flöden, Västlänken</i>

*Författare:* Aron Dackerud

*Handledare:* Anders Larsson

## **Kandidatuppsats i Kulturgeografi**

VT 2017

Institutionen för ekonomi och samhälle  
Avdelningen för Kulturgeografi

Handelshögskolan vid  
Göteborgs Universitet



**GÖTEBORGS UNIVERSITET**  
**HANDELSHÖGSKOLAN**

## **Förord**

Denna uppsats skrivs inom inriktningen Kulturgeografi under vårterminen 2017. Idén för ämnet grundar sig i intresset för hur Göteborg som stad jobbar med hållbar utveckling och hur Göteborg som stad vill växa. Intresset för Västlänken i sig har varit stort och intressant under en längre period för mig.

Jag vill först och främst rikta ett stort tack till min handledare Anders Larsson som bidragit med bra handledning, bra tips och intressanta samtal och funderingar. Jag skulle vilja tacka de två planerare som ställde upp på samtalsintervjuerna och alla de som deltog i enkätundersökningen. Tack till Eva Thulin som och övriga kurskamrater som varit delaktiga i seminarium och bidragit bra feedback och tips. Jag vill tacka Emelie Pettersson, Louise Lindén och Linda Svensson för många bra samtal och tips under arbetets gång. Slutligen vill jag tacka kompisar och familjen som stöttat mig och hjälpt mig genom denna process.

---

## ABSTRACT

Denna uppsats är en fallstudie som undersöker om det finns någon skillnad mellan planerare och de som bor och rör sig i Haga-områdets visioner för den hållplats som kommer att byggas där i koppling med Västlänken, och hur den omkringliggande platsen kommer att påverka stadsmiljön runt omkring dessa hållplatser. Syftet med uppsatsen är att se i vilken omfattning och hur de två gruppernas förväntningar skiljer sig åt. Studien har lagt sin vikt på begreppet Transit-Oriented Development (TOD) och applicerat hur det knyts ihop med processen som kommer ske i Haga. TOD är en form av planeringsteori som är en form av reaktion på den utveckling som finns för bilberoendet och den urbana utglesningen. Uppsatsen har arbetat med begreppen platsvärde, identitet och upplevelsen i området och hur dessa begrepp kan påverkas utav en sådan process. Uppsatsen är avgränsad till att studera hållplatsen Haga och hur hållplatsens påverkan på områdena runtomkring kommer förändra platsen sociala inverkan, infrastrukturen som finns och de möjliga förändrade flödena i området.

Studiens empiri utgjordes av samtalsintervjuer med planerare som varit och är delaktiga i planeringsprocessen av Västlänken samt av enkätundersökningar som genomfördes på två olika nivåer i Haga, Göteborg. Den första nivån är inom 400 meter från hållplatsen och den andra mellan 400 och 800 meter. Studiens resultat visar på att det finns likheter i planerarens visioner och invånarnas visioner, framförallt bland de yngre som deltog i undersökningen.

## Innehåll

1.	Introduktion .....	1
1.1	Problembeskrivning .....	1
1.2	Syfte .....	3
1.3	Frågeställningar .....	3
1.4	Avgränsningar .....	3
1.5	Metod/angreppssätt .....	3
2	Teoretisk bakgrund/Tidigare forskning .....	4
2.1	Inledning .....	4
2.2	Identitet och upplevelse .....	4
2.3	Plats och platsvärden .....	4
2.4	Transit-Oriented Development .....	5
2.4.1	Tidigare forskning om Transit-Oriented Development .....	7
3	TOD och Västlänken .....	9
3.1	Vilka förväntningar finns på Västlänken? .....	9
3.2	Koppling till TOD .....	9
4	Metod .....	10
4.1	Introduktion .....	10
4.2	Kvantitativ metod .....	10
4.3	Kvalitativ metod .....	11
4.4	Genomförande .....	11
4.4.1	Enkätundersökning .....	11
4.4.2	Samtalsintervju .....	12
4.5	Bearbetning av data .....	13
4.6	Reliabilitet, Validitet och Överförbarhet .....	13
4.6.1	Reliabilitet .....	13
4.6.2	Validitet .....	14
4.6.3	Överförbarhet .....	14
4.7	Kritik mot metoden .....	14
4.8	Alternativa metoder .....	15
5	Resultat och Analys .....	16
5.1	Introduktion .....	16
5.2	Presentation och analys av enkätundersökningen .....	16
5.3	Presentation av Samtalsintervju .....	21
5.3.1	Intervju ett .....	21
5.3.2	Intervju två .....	25

5.3.3	Analys av Samtalsintervjuer.....	27
5.3.4	Jämförelse av Enkätundersökning och Samtalsintervju .....	28
6	Slutsatser .....	32
7	Källförteckning.....	34
8	Bilagor .....	37
8.1	Bilaga 1, Enkätundersökning.....	37
8.2	Bilaga 2, Samtalsintervju.....	38

# 1. Introduktion

I detta introducerande kapitel tas uppsatsens *problembeskrivning*, *syfte*, *frågeställningar*, och *avgränsningarna* upp, samt en kortfattad förklaring av *metoden* klargöras.

## 1.1 Problembeskrivning

Planeringen av Västlänken är i full gång och byggnationen är planerad att påbörjas 2018 (Trafikverket, 2015). På grund av behovet av att förbättra kommunikationen och för att minska belastningen på Centralstationen byggs Västlänken. Västlänken kommer bli en åtta kilometer lång dubbelspårig järnväg som ska finnas till för pendel- och regiontåg. Den ska placeras under centrala delar av Göteborg.

För att Göteborg som stad och region ska förmå att växa och bli hållbar finns det enligt Stadsbyggnadskontoret (u.å.) ett behov att bygga Västlänken. Med bygget av Västlänken skapas det snabbare och effektivare flöden med de pendeltåg och regiontåg som går genom centrala Göteborg till de tre nya stationerna som är Centralstationen, Haga och Korsvägen. Enligt Stadsbyggnadskontoret (u.å.) ska dessa tre stationer spela en stor roll i det framtida formandet av Göteborgs stad då de har som mål att 70 procent av persontransporterna ska ske med kollektivtrafik, gång och cykeltrafik. Detta är målet fram till år 2035. Dessa tre hållplatser bidrar till den urbana utveckling som är Transit-Oriented Development, (TOD). TOD är en form av planeringsteori som är en reaktion på den utveckling som finns för bilberoendet och den urbana utglesningen (Bertolini et al. 2009a; Cervero, 2004; Leemans & Ivkovic, 2013; Sims et al., 2014). TOD är riktat mot en urban tillväxt, på både lokal och regional nivå. Den urbana tillväxten ska ske runt större hållplatser för att minska längre flöden och ska bättra tillgänglighet i det lokala (The Journal of Transport and Land Use, 2017). TOD har ett antal syften som teorin strävar efter och dessa är att minska beroendet på biltransporter, att minska slöseri av markyta, att skapa flera funktioner för markytan i närheten av större hållplatser, och till sist att skapa allt mer urbana områden (Doulet, J. et al, 2017).

Tillkomsten av den nya Haga-hållplatsen i Göteborg bidrar till den enskilda platsens betydelse i området. Enligt Pacione (2009) är platsen ett unikt och speciellt område där människors vardagliga aktiviteter sker, platser där människor lever, arbetar och skapar kopplingar till varandra och sin omgivning. Haga är ett område i Göteborg med landshövdingehus och många sevärdheter. Området är fyllt av kulturintressen såsom Hagakyrkan och Vasaparken. Detta medför även förändringar i den omgivande platsens betydelse och därmed skapar det en bättre tillgänglighet som bidrar till platsens betydelse för omgivningen.

Enligt Frändberg et al. (2005), finns det en ökande uppmärksamhet på lokal nivå inom det sociala rummet av människor som rör sig på platsen. Detta gäller miljön och närheten till stationen. Även den politiska, sociala, och ekonomiska utvecklingen är aspekter som bör tas med i utvecklingen av området. Avståndsfriktionens roll i samhället är värt att diskutera då förändringen av platsens flöden blir påverkade av uppkomsten av de nya hållplatserna. Avståndsfriktionen beskriver de rumsliga interaktioner som finns mellan platser (Frändberg et al., 2005).

Fokus i denna uppsats ligger på vilken inverkan Haga-hållplatsen har på sin omgivning, och hur den omkringliggande platsen påverkar stadsmiljön runt omkring. Detta är intressant att studera då det har framförts många åsikter om Västlänken och just placeringen av hållplatsen Haga då det finns en sådan mängd kulturintressen inom det område som har tänkts byggas på

(Cedermark, 2016). Uppsatsen tar upp skillnader mellan olika grupper i Haga-området. Dessa skillnader är mellan boende och icke-boende samt insatta och invånare som inte är insatta.

Clifford et al. (2013) pratar om hur ”*place as locale*” bidrar till människors dagliga behov och interaktioner. Hur platsen som ett lokalt område påverkar sin omgivning och vilken innebörd den har för människorna som rör sig i det området och deras flöden, hur tillgängligheten för olika sorters aktiviteter är i det lokala. Västlänkens framväxt får mer innebörd än enbart bättre resande. Det kommer bland annat att förändra funktionen av centrala Göteborg. Stadsmiljön, segregationen och tryggheten i området påverkas på olika sätt (Banverket, 2006). Staden som en helhet blir mer sammankopplad. En påverkan som kan ske utifrån hållplatsernas inverkan på omgivningen är en förtätning av staden. Områdena blir allt mer attraktiva och skapar så kallade ”stationssamhällen” (Banverket, 2006) vilket återspeglar förtätningen. Förtätningen skapar det en starkare tillgänglighet och närhet till olika aktiviteter i områdena, men negativa aspekter som buller och trängsel ökar (Frändberg et al., 2005). Stationssamhällen har en koppling till begreppet TOD genom att skapa starkare flöden och öka tillgängligheten runt hållplatsen. Enligt Curtis (2017) finns intresset för möjligheten att växa för att nå en hållbar form, vilket i sin tur kan hjälpa till att nå ett hållbart transportsystem och en ökad tillgänglighet. Effekterna av detta blir att med en ökad tillgänglighet skapar det ett mer hållbart transportsystem.

Begreppen identitet och upplevelse är av stor betydelse och viktiga att ta hänsyn till. Förkunskapen som finns är att människor som har fina minnen till platsen om de har en anknytning till den. I och med människors identitet och upplevelser av platserna i fråga, behövs det tas med under planeringen och byggnationen. Att planera så att dessa känslor kompletteras i form av någonting annat och att miljöns karaktär i området inte förändras för dramatiskt (Olsson et al., u.å.).

Tidigare forskning lyfter fram att belastningen på Centralstationen är hög och (Stadsbyggnadskontoret, u.å.) därmed finns behovet att utveckla ett nytt transportsystem genom staden för att sprida ut flödena. Enligt Stadsbyggnadskontoret (u.å.) finns förhoppningen att regionen ska fortsätta att växa hållbart. Enligt Banverket (2006) så vill de att Västlänken bidrar till de samhällsekonomiska aspekterna för att komma fram till en hållbar utveckling. Enligt (Nyström et al., 2012) spelar samhällsekonomin en stor roll i planeringen av platsen. Det är viktigt att ta hänsyn till vilken effekt det har på sin omgivning.

Uppsatsen tar sin utgångspunkt i hur hållplatsen i Haga bidrar till sin omgivning och vilken påverkan utvecklingen av områdena får.

Genom att intervjua parterna som ligger bakom byggnationen och planeringen av Västlänken, skapas en bild av hur förhoppningen för hur Göteborg som stad ska växa och hur områdena ska utvecklas hållbart på sikt. Intervjuerna sker på två vis, dels kvantitativ där enkätundersökningar utförs på olika lokala nivåer runtomkring Haga-stationen. Dessa nivåer är nära där hållplatsen ska vara, några hundra meter bort (inom 400 meter), och sedan en bit längre bort (mellan 400 och 800 meter). De andra sorters intervjuer är kvalitativa där planerare ska intervjuas. Efter att ha samlat in underlag genom både dessa två metoder från både planerare och invånare undersöks vilken skillnad i åsikter och visioner som finns över detta område. Kommer det vara en stark kontrast mellan de två parterna eller finns likheter i visioner och åsikter?

Genom att studera platsens påverkan genom litteratur och intervjuer/åsikter, skapas en förståelse för hur visionen för hållplatsens sociala, ekonomiska och miljömässiga påverkan är. Sammanfattningsvis bidrar allt detta till att skapa en förståelse för hur hållplatsen påverkar

utvecklingen av staden och vilka tillgängligheter som kan skapas, hur hållplatsen på olika vis påverkar sin omgivning och vilken skillnad det finns mellan planerarens och invånarnas visioner och åsikter.

## 1.2 Syfte

Syftet med denna c-uppsats är att ta reda på om det finns en skillnad mellan planerare och de som bor och rör sig i områdets visioner för hållplatsen Haga.

## 1.3 Frågeställningar

- *I vilken omfattning och hur skiljer sig de två olika gruppernas förväntningar åt?*

## 1.4 Avgränsningar

Denna uppsats är avgränsad till att studera hållplatsen Haga som har planerats och kommer byggas i anknäytning till Västlänken och hur hållplatsens påverkan på områdena runtomkring kommer förändra platsens sociala inverkan, infrastrukturen som finns och de möjliga förändrade flödena i området. Anledningen för denna avgränsning är för att ta reda på hur Västlänken, med fokus på Haga-hållplatsen, kan påverka Göteborg som stad lokalt och hur regionen påverkas. En avgränsning är att fokusera på vad folk inom det utplacerade observationsområdet har för vision för platsen och vilken effekt hållplatsen har på omgivningen under de kommande åren, ett långsiktigt perspektiv. Detta görs med tanke på hur lokala platser kan ha en stor påverkan på det storskaliga, på rummet som en helhet, och i detta fall, på Göteborg som stad och region. De flöden som sker i området ska vara avgränsade till att enbart ha fokus på de mänskliga flödena i form av gång, cykling och kollektivtrafik eftersom det blir för brett att ta hänsyn till personbilstransporter i dessa områden. Avgränsningen att enbart fokusera på Haga-hållplatsens inverkan istället för hur Västlänken som helhet, med alla tre hållplatser, har en påverkan då det kräver en hel del extra arbete och tid som inte finns tillgängligt för att ta reda på om det blir ekonomiskt hållbart. Därför, med förståelsen över att det finns starka åsikter mot att Västlänken byggs och framförallt över Haga-hållplatsens placering har fokus lagts på den enskilda platsen. Begreppen identitet och upplevelse studeras genom en enkätundersökning för att se vad folk tycker om området och vad de tycker om den omvandling som ska ske i området, samt deras vision för Haga.

## 1.5 Metod/angreppssätt

Syftet och frågeställningarna besvaras genom att utföra kvalitativa samtalsintervjuer på Trafikverket och Stadsbyggnadskontoret med planerare som har suttit med och planerat och varit en del av Västlänkens första faser och kvantitativa enkätundersökningar. På intervjuerna ställs frågorna som visats i frågeställningen att diskuteras och därmed, kopplat till litteratur, dra slutsatser till vilken påverkan hållplatsen har på omgivning. Intervjuerna analyseras, tolkas och presenteras i uppsatsen. I och med att intervjuerna sker med planerare som har varit delaktiga i planeringen av Västlänken och hållplatsernas utplaceringar kommer det antagligen vara svårt att få en diskussion om hur de skulle ha gjort annorlunda och vad deras vision för området är. Därför sker enkätundersökningar runtomkring Haga-hållplatsen, på olika närhetsnivåer, för att få en tydlig förståelse för vad folket som rör sig på denna plats, som blir berörda av den nya hållplatsen för Västlänken, tycker om dess innebörd och inverkan. Detta är så att det inte ska bli en vinklad studie då planerare kan komma att luta sig åt ett håll då de bidragit till att få igenom Västlänken. Till sist jämförs de kvalitativa och kvantitativa undersökningarna med varandra.



## 2 Teoretisk bakgrund/Tidigare forskning

### 2.1 Inledning

Begreppet Transit-Oriented Development (TOD) har använts i en mängd olika scenarier runt om i världen. För att få en bild av vad begreppet betyder och hur det går att applicera det på ett område kommer här en teoretisk bakgrund med tidigare forskning. Det tas upp en diskussion kring platsens innebörd och de platsvärden som finns. Begreppen identitet och upplevelse ska behandlas. Genom att använda en induktiv analysstrategi ger det teorin som valts en allt mer framträdande roll där jag kan utföra min forskning utifrån teorin och ha med den när jag gör en analys av resultatet samt ha med den när jag ska komma fram till resultatet (Esaiasson et al. 2012).

### 2.2 Identitet och upplevelse

Begreppen identitet och upplevelse är en viktig del i planeringsprocessen. Begreppet identitet syftas det här på den platskänsla som finns hos individer. Den koppling som individerna har till den enskilda platsen och om platsen bidrar med någonting till individerna skapar det en identitet som människor tar med sig (Göteborgs Stad 2014). Enligt Göteborgs Stad (2014) handlar det om att arbeta med att behålla den identiteten som finns när ett område arbetas med. I Haga-området finns det en identitet som har vuxit fram över alla år som området har funnits. Detta är viktigt att ta hänsyn till när ett område förändras. Det är många som bor och rör sig i området. Det utförs olika aktiviteter i området av invånarna, vilket skapar en tillhörighet. Göteborgs Stad (2014) säger sig se på barnperspektivet och hur viktigt det är för barnen att få en koppling till platsen, att känna en tillhörighet. Genom att skapa en bra upplevelse för dem eftersom det är många barn som rör sig där bidrar det till upplevelsen för dem. En sådan plats som har höga värden i upplevelse och en hög aktivitet är känsligt för stora förändringar. Enligt Göteborgs Stad (2014) är det viktigt att identiteten och upplevelsen tas hänsyn till. Det är viktigt att folk har en koppling till platsen vilket bidrar med en tillhörighet som skapar en egen identitet. Den egna identiteten är viktig då den bidrar med en platskänsla.

### 2.3 Plats och platsvärden

Plats och platsvärden är två begrepp som spelar en stor roll när det kommer till planeringsprocessen. Det är viktigt att ha med dessa begrepp då det är viktigt att ta hänsyn till dem och att de inte glöms bort och platsvärdet förstörs (Göteborgs Stad, 2014b).

Enligt Spacescape (2014) är det viktigt att skilja på flöden som finns i Haga. Att gå ifrån bilberoendet i området och prioritera annan form av pendling skulle bidra med en allt mer tillgänglig plats som känns tryggare och med bättre förutsättningar för att bibehålla platsvärdet och agera som effektiv mötesplats. Genom att göra detta kan platsen bli mer attraktiv för människor som rör sig i området. Göteborgs Stad (2014b) syftar på att platsvärden kan bibehållas i viss mån men att det går att skapa nya platsvärden. Det är enligt dem viktigt att ha en sammankoppling mellan dessa två. I Haga-området kommer till exempel en hel del träd behöva sågas ner och ett antal områden kommer att förändras totalt och med det förlorar området en del av platsvärdet. Men i samma stund skapas det nya platser. Trafikverket (2015) och Göteborgs Stad (2014b) antyder att de byggnader som tillkommer genom hållplatsen kommer bidra med caféer och andra aktiviteter vilket ökar platsen rekreativa värde. Dock är det viktigt att bibehålla de kulturhistoriska värden som finns på platsen (Göteborgs Stad 2014b). I en av Trafikverkets rapporter (2013) benämns det att de vill att det skapas en god stationsnära utveckling och att hållplatsen ska bidra med en utveckling som skapar ett bra platsvärde för omgivningen. Enligt Boverket (2010) påverkas platsvärdet av hur platsen upplevs. Det är viktigt att ta med hur människors upplevelse av platsen är. Det handlar om vilken service som finns i

området samt folklivet och tryggheten. Genom att bygga bort platser som ligger öde bidrar det till ett ökat platsvärde och att rusta upp befintliga platser i ett område och skapar det en positiv effekt på platsens betydelse. En ökning i platsvärdet kan leda till en ökning i bostadspriser vilket i sig kan ha en negativ påverkan och leda till segregation i området (Banverket 2006). Så genom att öka platsvärdet på ett område är det viktigt att ha en plan för den segregation som kan komma att ske.

## 2.4 Transit-Oriented Development

Transit-Oriented Development är ett begrepp med en bredd variation av definitioner. Det kan definieras som utvecklingen inom ett specifikt geografiskt område runtomkring en form av hållplats med en variation i markanvändningen (Research Results Digest, 2002). Enligt Curtis (2017) behövs en viktig faktor för att skapa ett välfungerande TOD vilket är att planerare behöver planera och utveckla en transportstrategi samt en markanvändningsstrategi som tillsammans ska användas för att skapa bra flöden. För att nå ett hållbart transportsystem behövs intresset av att växa, därför förlitar sig många storstäder sig på att TOD ska vara den centrala delen i stadens transportsystem för att ha ett hållbart trafikflöde att förlita sig på när bilanvändningen ska minimeras. Begreppet gynnar inte bara kollektivtrafiken, utan gångavstånden mellan platser så att det skapar enklare och snabbare sträckor att gå mellan. Det gynnar dessutom så kallade "mixed communities". Dessa områden består av bostäder, arbetsplatser och det finns möjlighet att aktivera sig i området (Curtis, 2017).

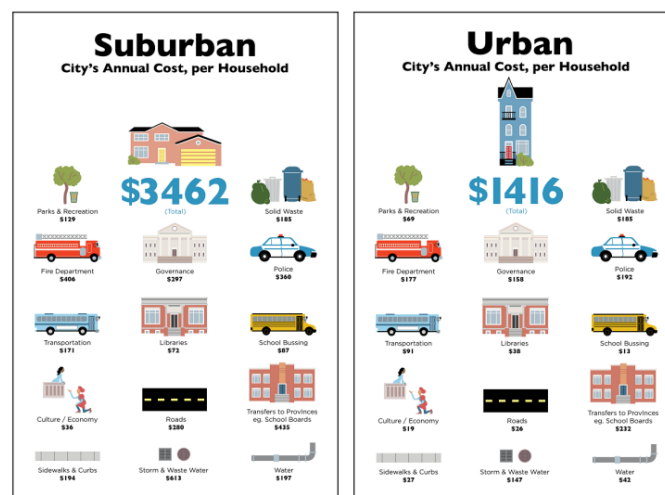
Begreppet TOD står på fem pelare, på engelska känt som "5 Ds" (De fem D:en). Dessa är *Density (Täthet)*, *Diversity (Mångfald)*, *Design (Design)*, *Destination to accessibility (Tillgänglighet)*, och *Distance to transit (Distans till hållplatser)* (Cervero et al., 1997; Ewing et al., 2001). Begreppet TOD ska strävan efter att organisera tillväxt på både regional och lokal nivå finnas. Att skapa en kompaktare stad med en ökad tillgänglighet till parker, jobb och hushåll. Önskan att skapa öppna platser med ökade flöden av människor. TODs främsta uppgift är att främja kvalitén i människors liv och minska transportkostnaderna. Att minska de miljömässiga konsekvenserna som uppstår och öka människors förståelse för deras val (Doulet et al., 2017). Brendel et al. (2010) påpekar att det tenderar att skapas så kallade "mixed use" platser runt dessa områden. Det betyder att områdena omkring dessa hållplatser inte bara är använda utav en form av aktivitet. Istället skapas möjlighet att både bo, arbeta och aktivera sig i dessa områden. Hela konceptet med Transit-Oriented Development är att med hjälp av hållplatsen som placeras i området att det ska skapa en närhet, platskänsla och ett ökat platsvärde. Att det ska bidra med att området uppmuntrar till att personer som bor och rör sig i området ska gå, cykla och använda kollektivtrafiken. De vill att folk ska bli mindre bilberoende och att det ska ske en social hållbar utveckling där individens behov gynnas och alla individer kan använda diverse saker i samhället utan problem.

Holmes et al. (2008) pratar om Transit-Oriented Development och hur det skapar en hög densitet kring dessa hållplatser vilket sedan avtar desto längre avstånden blir. Holmes et al. (2008) påpekar också att det nödvändigtvis inte är det viktigaste att bilberoendet minskas utan att det skapas ett samhälle där folk är uppmuntrade att gå och där de har den möjligheten att ta sig platser med hjälp av att gå. De påpekar att det är viktigt att planerare och samhället har en ständig kontakt vilket bidrar till att det skapar ett samhälle där det är en allt mer effektiv utveckling. I TOD behövs en så kallad ABC-zon. "Active", vilket berör de som går i området, att det ska prioriteras och finnas möjlighet att utföra. "Building", vilket innebär att det ska finnas möjlighet för hög densitet i boende. "Careful", vilket berör att det ska vara en noggrann planerat område som fungerar väl med snabba effektiva flöden. Holmes et al. (2008) har skapat en lista med sju punkter som används som strategiska framgångsfaktorer:

1. Det behövs skapas en dialog mellan planerare och organisationer och de som bor och rör sig i området för att hjälpas åt att planera platser som kan dra nytta av TOD.
2. Det är viktigt att arbeta med olika transportorganisationer för att säkerställa bra, pålitliga transporter som samtidigt integreras med bostäder runt om platsen.
3. Det är viktigt att ha ett bra arbete där parterna som är lokala, regionala och nationella arbetar tillsammans för att skapa en bra vision för platsen.
4. Det behövs bra flöden och normer på platsen.
5. Det behövs bra riktlinjer som följs av alla parter inblandade.
6. Det ska främja en mångfald av bostäder och arbetsplatser i området.
7. Det måste finnas en länk mellan offentliga uppgångar och de privata parterna som investerar.

Om dessa sju faktorer används kan det skapas bra hållplatser som med hjälp av TOD bidrar till samhället.

Enligt Bishop (2015) bidrar Transit-Oriented Development med en hel del positiva aspekter för pendlare, utvecklare, kommuner, cyklister, fotgängare, och för besökare. Det bidrar med mer skatteintäkter och minimerar bilberoendet i området och skapar mer säkerhet på vägarna genom minskningen av bilen. Miljömässigt skapar det en positiv syn då miljögifter från bilar minskas då cykeln och gång prioriteras. Transit-Oriented Development jobbar för att motverka den urbana utglesningen och försöker att få folk att bosätta sig kring hållplatser istället. Den urbana utglesningen syftar på att invånare i ett urbant samhälle flyttar längre ut ifrån staden och pendlar in. Transit-Oriented Development jobbar för att motverka de sociala orättvisorna genom att försöka gynna unga, äldre, fattiga, funktionsnedsatta så att alla har samma rätt och möjlighet till att röra sig i området och mellan områden. Enligt Bishop (2015) kan en sådan hållplats bidra till en ökning av markvärdet med upp till 30 procent. Siffran visar att liknande platser är eftertraktade och omtyckta av de som styr samhället. I figur ett visar Bishop en av många skillnader och positiva aspekter med att bo urbant genom TOD. I figuren visas ett exempel från Kanada där det kan sparas upp till 2000 dollar per år. Det visar en effekt som är orsakat av TOD och hur både offentliga och privata sektorn drar nytta av den.



Figur 1: Visar skillnaden i utgifter mellan urbana samhällen och rurala områden i Kanada och den effekt TOD har. Källa: Bishop (2015).

## Primär källa av fördelar

<b>Klass</b>	<b>Offentliga Sektorn</b>	<b>Privata Sektorn</b>
<b>Primär</b>	1. Ökning i pendling och ökade intäkter.	5. Ökning i markkostnader och hyror.
	2. Bidrar till ökad gemensam utveckling.	6. Ökning i antalet bostäder.
	3. Återupplivar grannskapet.	
	4. Skapar en ökning i den ekonomiska utvecklingen.	
<b>Sekundär</b>	A. Mindre trafik vilket bidrar till mindre miljögifter i området.	G. En ökning i bostadsförsäljning.
	B. Ökning av intäkter.	H. En ökning i arbetsplatser och arbetskraft i området.
	C. En reducering i urban utglesning.	I. En reducering i parkeringskostnader.
	D. En reducering i infrastrukturkostnader.	J. En ökning i fysiska aktiviteter.
	E. En reducering i kriminalitet.	
	F. En ökning i social kapital och offentlig delaktighet.	

*Tabell 1: Visar vilka fördelar som finns i den offentliga och privata sektorns i och med TOD. Källa: Curtis et al. 2009.*

Tabell ett visar en sammanfattning av de fördelar som finns när Transit-Oriented Development appliceras på den offentliga sektorn och den privata sektorn. Om detta kopplas till figur ett visas det hur samhället kan gynnas av en sådan applicering av TOD och hur mycket samhället kan gynnas av en sådan process. I tabellen ovan visas hur både den offentliga sektorn och den privata sektorn påverkas positivt av TOD och att båda parter gynnas. Det finns en stark koppling mellan kollektivtrafiken och platsutvecklingen. Enligt Kultur i Väst (u.å.) handlar platsutveckling om att hjälpa till och förbättra ortens, områdets eller kommunens attraktionskraft. Det är ett komplext pussel som behöver arbetas samman för att få ett bra, sammankopplat samhälle. Det är viktigt att det finns bra upplevelser, en bra användning och bra förutsättningar för att skapa en sådan attraktionskraft. En del av detta pussel är kollektivtrafiken. Att det finns en bra, välfungerande kollektivtrafik i området så bidrar det till denna attraktionskraft och skapar en starkare bild av området. Västra Götalandsregionen (2017) har satt upp ett antal delmål och strategier som de har för att skapa en allt mer attraktiv kollektivtrafik, vilket går hand i hand med platsutvecklingen. Dessa fyra delmål och strategier är att de vill öka tillgängligheten för pendlare i regionen, skapa en attraktivare kollektivtrafik med bättre priser. Att alla individer ska få samma möjlighet att åka kollektivt och till sist att de ska bidra till en minskning av miljöpåverkan. Platsutvecklingen i Göteborgsområdet och kollektivtrafiken har starka kopplingar när det kommer till att skapa ett allt mer attraktivt område med fler möjligheter och att området ska bli mer sammankopplat. Genom att bidra till en förbättring i kollektivtrafiken gynnar det platsutvecklingen, och att bidra till en förbättring i platsutvecklingen så bidrar det till en förbättring i kollektivtrafiken. Om platsutvecklingen är väl fungerande på platsen skapar det enklare möjligheter att planera inför framtiden och gör det därför enklare att lägga mer ekonomisk vikt och investera i området i fråga.

### 2.4.1 Tidigare forskning om Transit-Oriented Development

TOD representeras av en hel del olika storstäder och länder runt om i världen. Några av exemplen gestaltas och diskuteras hur de går har gått till väga med hjälp av TOD.

I Kina har det funnits stora behov av att skapa ett välfungerande hållbart transportsystem i och med den stora urbana befolkningen (Doulet et al., 2017). Kina, med landets stora tillväxt, har storskaliga satsningar gjorts på det urbana transportsystemet för att få det hållbart. Kinas urbana befolkning har ökat från 80 miljoner år 1978 till 600 miljoner år 2011 (Doulet et al., 2017), vilket skapar ett behov för att fokusera på det hållbara transportsystemet som utvecklats i Kina. I Kina finns en ökande trend av att utnyttja biltransporter istället för att åka kollektivt, vilket i sig leder till en ökning både i trängseln i trafiken samt miljömässiga problem. Genom att fortsätta att utveckla det kollektiva transportsystemet med de nya snabbtågen vill den Kinesiska staten motsträva den urbana utglesningen. Staten har gått ut med att sätta restriktioner på bilanvändningen inom städer för att försöka motverka den ökande användningen av bil. Enligt the Urban Comprehensive Transportation System Planning Procedure (Ma, L., 2010) finns en önskan att bebyggelse och urban utveckling ska ske jämte tågräls och olika hållplatser för att minska utglesningen och öka tillgängligheten så att det lättare går att ta sig till olika platser med hjälp av det transportsystem som redan finns. Sammanfattningsvis så jobbar Kina på att bättre integrera den urbana planeringen med de trafikflöden som finns. Genom att koppla samman dessa motverkar det den urbana utglesningen och bidrar till de hållbara transporterna.

I USA är situationen lite mer komplicerad då Transit-Oriented Development tenderar att lokalisera sig intill industriella områden vilka oftast är belägna utanför staden och minskar tillgängligheten i området (Research Results Digest, 2002). Det motverkar den hållbara utvecklingen. Samhället är mer eller mindre bilberoende, men med hjälp av TOD skapar det en eftersträvan emot förändring och ett intresse att fokusera på hållplatser (Doulet et al., 2017). I USA har det tagits fram en rad av komponenter på vad samhället får ut av TOD. Några av dessa komponenter är att fokus på gång sätts högt, att skapa flera platser för möten, att det ska underlättas för människor som ska förflytta sig. Det ska inte behöva vara komplicerat. De tar upp olika saker som samhället kan dra nytta av TOD. Dessa fördelar är att deras livskvalité kan komma att öka i och med bättre platser att bo, enklare att ta sig till platser så som jobb och fritidsplatser. Det minskar biltrafiken vilket leder till bättre luftmiljö, mindre olyckor och skador. Det blir mer sparsamt ekonomiskt då bilen inte används (Doulet et al., 2017).

Ett annat exempel i USA är det i Pleasant Hill i Kalifornien (Bernick et al., 1997). Det är ett samhälle som skapats på grund av Bay Area Rapid Transit (BART). Ett snabbtåg som passerar genom kustområdet. Samhället har över 1600 hushåll som alla är belagda med en fem minuters gångavstånd till hållplatsen. Bilberoendet är lågt på grund av att alla hushåll är belägna i närheten till det kollektiva trafiknätet. Transit-Oriented Development har påverkat området så att gång och kollektivtrafiken är högt prioriterat. Det har skapat snabba och effektiva flöden till arbeten och har blivit ett attraktivt område att bosätta sig i.

I Singapore har staten under de senaste åren strävat efter att skapa ett hållbart samhälle och hållbara trafikflöden. När nya områden byggs i Singapore är de sammankopplade i ett spindelnät av hållplatser och vägar, vilket bidrar till att de blir kopplade till andra områden och gynnar varandra genom det (Sims, R. et al., 2014). I Singapore finns den centrala delen av staden som är sammankopplad med regionala hållplatser, vilka i sig är kopplade till varandra. Mellan dessa regionala hållplatser och den centrala hållplatsen finns sub-regionala hållplatser, alla vilka är kopplade till varandra med ett hållbart transportsystem. De trafikflöden som sker mellan alla hållplatser är utvecklade för att hantera stora flöden av människor, speciellt då det i Singapore finns olika skatter för dem som är bilberoende. Detta i sig bidrar till allt mer som väljer det kollektiva transportsystemet istället för att ta bilen (Sims, R. et al., 2014). Kollektivtrafiken mellan de hållplatser som finns är av hög standard och snabbtåg som går i en

form av kommunikationskorridor mellan hållplatser. Detta för att visa att de fokuserar på att det ska gå snabbt, vara bra och effektivt och enkelt att ta sig till olika platser.

I Curitiba, Brasilien, är användningen av TOD angelägen. TOD har blivit en riktlinje för hur staden ska växa och vilken form den ska ta. Curitiba har lyckats bra med utvecklingen av TOD (Sims, R. et al., 2014). De har lagt fokus på hållbara transporter och skapat så kallade transportkorridorer för att flödena av kollektivtrafik ska vara enklare. Den lokala regeringen har bestämt att nya urbana samhällen ska bli placerade längs med dessa korridorer för att underlätta transporterna. Staden har minskat det ekologiska fotavtrycket med hjälp av denna metod med fokus på hållbara transporter.

Genom alla dessa exempel kan vi se hur begreppet Transit-Oriented Development (TOD) har används och behandlats på andra platser så som Brasilien, Singapore, USA, och Kina. Där av har vissa länder lyckats med att applicera TOD på sitt område mindre bra medan några har lyckats med arbetet. Efter att ha gått igenom alla olika exempel av hur olika länder hanterar begreppet Transit-Oriented Development framhävs det att Curtis ger en bra förklaring av hur ett välfungerande TOD ska skapas och användas för att få ut så mycket som möjligt ur det. Det behövs alltså ett starkt samarbete av planerare som behöver planera och utveckla en transportstrategi samt en markanvändningsstrategi. Dessa två delar, lyckas använda dem tillsammans för att skapa bra flöden (Curtis, 2017).

### 3 TOD och Västlänken

#### 3.1 Vilka förväntningar finns på Västlänken?

Västlänken är del av ett samarbetsprojekt för att främja en tillväxt i regionen samt skapa ett mer hållbart transportsystem (Göteborgs Stad 2014). De förväntningar som finns för Västlänken är att det ska skapa en större arbetsmarknad inom regionen. Staden ska få en attraktivare kärna och att kollektivtrafiken kan bli konkurrenskraftig emot bilen. Det finns förväntningar om att det ska skapa en god livsmiljö i området och att det på sikt främjar den internationella konkurrenskraften (Göteborgs Stad 2014).

#### 3.2 Koppling till TOD

De förväntningar som finns på Västlänken kopplas smidigt samman med Transit-Oriented Development. TOD skapar det större arbetsmarknader då flöden mellan platser ökar (Research Results Digest, 2002). TOD bidrar med att göra kollektivtrafiken runt området mer konkurrenskraftig och skapar möjligheten att få en bilfri zon eller enbart en minskning i bilberoendet. Det skapar en hälsosam livsmiljö där invånare går mer och luftmiljön är bättre (Doulet et al.2017).

## 4 Metod

### 4.1 Introduktion

Detta kapitel kommer vara strukturerat på så vis att det ges en förklaring för genomförandet av undersökningen att beskrivas. Därefter kommer den data som är insamlad från intervjuerna samt från dokumentanalyser redogöras för. Reliabiliteten, validiteten och överförbarheten förklaras sedan och hur klarheten i de tre olika begreppen ges genom denna studie, sedan kommer kritik emot den metod som valts och vad som skulle ha gjorts bättre. Kapitellet avslutas med att se på alternativa metoder som skulle ha använts för denna undersökning.

Studien om hållplatsen Haga, i anknytning till Västlänken, är en fallstudie om vilken inverkan hållplatsen kan komma att ha på Haga i sig och platsens omgivning, samt vilken vision planerare och de som bor och rör sig i området har för hur Haga kommer att förändras genom tiden. För att få fram empirisk material för den kvalitativa metoden används samtalsintervjuer som går igenom hur de olika visionerna och vilken inverkan förändringen har på området från planerare och andra som varit delaktiga i planeringen och formningen av Västlänken. För att få fram empirisk material för de kvalitativa metoden har jag valt att utforma enkäter för människor som både bor och rör sig i området som behandlas. Den forskningsdesign som är applicerad för denna fallstudie är både enkätundersökningar som sker under den kvantitativa undersökningen samt samtalsintervjuer som sker under den kvalitativa undersökningen.

Enligt Esaiasson et al. (2012) är det viktigt att se att det finns en stor skillnad mellan frågeundersökningar och samtalsintervjuundersökningar. Urvalet av människor i dessa två studier är olika. I enkätundersökningarna är det en generalisering då det sker ett platsurval då bara de som är på plats väljs ut. Platsurvalet används genom att fråga de som rör sig på platsen vid det tillfälle undersökningen sker. Det skapar en form av slump över vilka som rör sig på platsen. I samtalsintervjuundersökningarna så kontaktas personer som jobbar med ärendet och har åsikter om det och är villiga att ställa upp på intervju. Det data som blir insamlad från både de kvalitativa och kvantitativa undersökningarna kommer att väga lika mycket i resultatet då de båda ger en empirisk grund för vilka åsikter och visioner finns för den planerade hållplatsen i Haga.

### 4.2 Kvantitativ metod

I den kvantitativa analysen utförs enkätundersökningar med människor som både rör sig och bor i Haga-området. Enkätundersökningar skapar en inblick i vad människor som rör sig eller bor i området har att säga angående byggnationen av Haga-hållplatsen och för att få en bättre insikt på vilken vision de som rör sig och bor i området har. De är utformade på ett sätt att antingen så svarar deltagarna på plats om de har tid, annars ges en länk till en webbsida till dem. Syftet med att utföra en enkätundersökning är att få en generell bild av vad samhället som inte är delaktiga i planeringen har för åsikter på den kommande omvandlingen av området. Enligt Esaiasson et al. (2012) är en kvantitativ analys ett användbart verktyg. Det är ett enkelt sätt att samla in data som därefter är enkelt att behandla och bearbeta.

De två nivåerna som undersökningen sker i är utformade så att den första skalnivån är inom 400 meter av där hållplatsen kommer att byggas. Den andra skalnivån ska bli utplacerad inom 800 meter ifrån punkten där hållplatsen ska byggas. De valdes för att skapa ett tydligt område där undersökningen skulle ske inom. Som figur två visar ser vi att inom båda dessa nivåer tas det med många stora knytpunkter och platser där mycket människor rör sig dagligen. Genom att ha ett bestämt område där undersökningarna sker inom så skapar det en närhet till platsen.

Enligt Lind (2015) är den kvantitativa metoden och det data som samlas in därifrån standardiserade. Detta är för att det är lätt att jämföra den data som samlas in på olika vis, och inte bara med annan kvantitativ data utan med den kvalitativ data. Det är lätt att hantera en större mängd data med kvantitativa metoder. Den kvantitativa undersökningen skapar en bild utav vad de som deltar i undersökningens upplevelse och vision är. Det ger ett intryck av vad folk har för åsikter om den planerade hållplatsen.

Enkätundersökningen består utav korta frågor. Detta för att potentiellt öka enkätdeltagandet då det kan bli bättre uppslutning då det tar kortare tid. Enkäten är anonym och alla som deltog ställdes exakt samma frågor.

### 4.3 Kvalitativ metod

I den kvalitativa analysen utfördes empiriska intervjuer med planerare som ligger bakom planeringen och genomförandet av Västlänken. Dessa intervjuer ägdes rum med planerare på Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret. Genom att intervjua planerare ger det en klarare bild av hur de jobbar och vilka visioner de har på hur utformningen av Haga kommer att bli i framtiden.

En del av studiens insamling av empiriskt material har utformats av samtalsintervjuer. Genom att utföra intervjuer med denna metod visar en kvalitativ undersökning av hur människors uppfattningar och visioner står centralt i ämnet istället för personerna i sig (Esaiasson et al., 2012). I studien är det viktigt att kartlägga de olika tolkningarna som ges inom det specifika ämnet. De intervjuer som utfördes hos planerare kommer att värderas lika högt som de enkätundersökningar som utförs. Intervjuerna ska ske på ett sådant sätt att frågor ska ställas till planeraren som har en förväntan på sig att bidra med någon form av kunskap eller en uppfattning om ämnet i sig (Lind, 2015). Intervjuerna i sig leder förhoppningsvis till ett öppet samtal men med en empirisk grund, därmed ska det ske informativa intervjuer. Dessa frågor som används ska inte behövas följas konkret, utan att ha någonting att utgå ifrån och att möjligheten att ställa följdfrågor finns (Esaiasson et al., 2012). Esaiasson et al. (2012) påpekar att en bra intervju består av korta frågor och långa svar. Enligt Lind (2015) är det viktigt att ha en bra grundförståelse som undersökare i ämnet och att en bra struktur för intervjun är ett måste om det ska ge relevanta svar. Därefter är det bra att jämföra de intervjuer som kommit in och att teorin är alltid en viktig del att ha med.

Genom dessa kvalitativa intervjuer skapas en detaljrik förklaring för ämnet och vilken vision planerarna har för området Haga. Här sker en hel del varierade svar och olika beskrivningar och åsikter kommer uppstå även mellan de olika planerarna. Genom att ha intervjuer som utförs som samtalsintervjuer är de uttryckta i verbalform, vilket enligt Lind (2015) ger fler dimensioner och en bredare förståelse av det ämne som studeras. Det viktigaste att ta med sig genom intervjuerna är att det empiriska underlaget är alltid relevant och rätt i förhållande till den metod och undersökningens syfte samt frågeställning. Enligt Esaiasson et al. (2012) är det svårt att studera en större mängd kvalitativa undersökningar, och därför har det valts att bara fokusera på två planerare från två olika kontor som båda varit delaktiga i planeringsfasen.

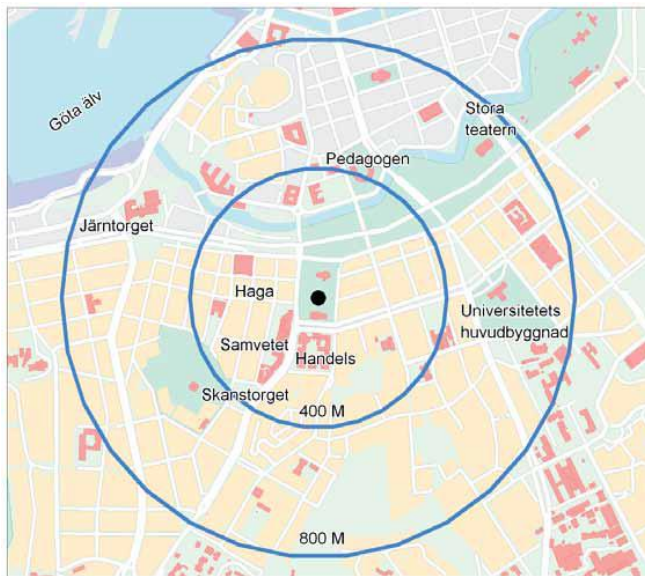
### 4.4 Genomförande

#### 4.4.1 Enkätundersökning

En provenkät har skapats och skickats ut till ett fåtal respondenter för att se om det finns felaktigheter i enkäten och se vad respondenterna har för åsikter om den och vad som kan göras bättre. Därefter kompletteras enkäten som kan bli sedd i bilaga ett. Enkäten är simpel då syftet



med den är att en uppfattning av hur människor som bor eller rör sig inom detta område tycker om den planerade byggnationen och vad deras förhoppning för Haga är. För att underlätta



Figur 2: Haga-området där observationerna på plats sker. Pricken i mitten som syns är utgångspunkten för där hållplatsen ska byggas.  
Källa: Banverket. (2006)

undersökningen skapades en enkät på internet som skrevs ut och togs med under undersökningarna och delades ut till folk. Dessa undersökningar som skedde på plats gjordes inom de två olika nivåerna i Haga. Det skapades ett sorts platsurval istället för ett slumpmässigt urval, att de som är på platsen under den tiden är de som har möjlighet att delta. Enkätundersökningen blir utförd på två sätt, en genom att intervjua de som hade tid på plats, och en att dela i olika grupper på Facebook som har anknytning med området så att de kan svara på undersökningen när de själva hade mer tid. Svaren påverkas av olika aspekter som ålder, kön och den etnicitet som intervjuaren är (Esaiasson et al., 2012). Detta togs hänsyn till men då det är svårt att undgå alla sorters partiskhet blir användningen av de båda undersökningarna till lika mycket vikt istället för att lägga mer vikt på de internetbaserade enkäterna. De deltagande i enkätundersökningen fick alla veta att de är anonyma i arbetet. Deltagarna är en blandning av åldrar, men då det ligger två universitetscampus inom området, Handelshögskolan och Campus Haga, som båda är del av Göteborgs Universitet, blev det naturligt att de flesta är yngre. Den kvantitativa enkätundersökningen utförs på samma sätt på två olika nivåer. Dessa två olika nivåer är för att få se om det finns någon skillnad i den närhet som enkätundersökningen har till Västlänken och hållplatsen Haga. Det är en jämn fördelning mellan de enkäter som utfördes på nätet och på plats. De som utfördes på nätet är detaljrikare då det finns ett starkt engagemang i de facebookgrupper där enkäten lades ut.

Undersökningen har skett på olika dagar vid olika tidpunkter för att så många olika människors åsikter som möjligt. Det är viktigt att ta hänsyn till intervju-effekten som Esaiasson et al (2012) nämner. De som intervjuades blev ställda ett antal korta frågor som berör TOD och dess innebörd på hållplatsen i Haga som är planerad.

#### 4.4.2 Samtalsintervju

Samtalsintervjuerna skapades genom intervjuguiden som Esaiasson et al. (2012) bidrar med och börjar med inledande ord om vad själva arbetet handlar om så att den som blir intervjuad får lite mer koll på vad som ska tas upp under intervjun. Tre olika teman används för att inte behöva hoppa fram och tillbaka mellan olika delar utan att istället ha en strukturerad intervju. Det första temat är några inledande frågor om personen som blir intervjuad. Om vilken roll planeraren har haft i planeringsprocessen. Det andra temat handlar om ett av de teoretiska begreppen, Transit-Oriented Development. Här ställs frågor om teorin och hur planeraren ser

på begreppet. Det tredje temat handlar om området Haga och där hållplatsen är planerad att byggas. Vad planerarens vision är för området och vilka åsikter planerarna har för området. Därefter avslutas intervjun. De frågor som tagits med är skapta för att få en inblick i arbetet och planeringsprocessen och för att bättre förstå hur planeraren arbetar och vilken vision planeraren i fråga har.

De planerare som blivit intervjuade förblir anonyma. En av planerarna jobbar som projektledare för detaljplanen över området Haga och jobbar på Stadsbyggnadskontoret. Den andra är Trafikkontorets handläggare för detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret är två av några parter som är delaktiga i planeringen av Västlänken. Intervjuerna för båda planerarna var ungefär 45 minuter långa där samtalsintervjufrågorna i bilaga två användes. Planerarna frågas om det är okej för dem att intervjun blir inspelad. Detta är för att intervjun ska transkriberas därefter för att analyseras. Esaiasson et al (2012) förklarar att en intervju börs spelas in vid intervjuarnas tillåtelse då det förenklar processen väsentligt. Under intervjuerna fanns det ett antal frågor som skapades med hjälp av intervjuguiden (Esaiasson et al., 2012) och under intervjun tilläts planerarna att prata fritt om ämnet.

#### 4.5 Bearbetning av data

Anledningen till att det sker både kvantitativa och kvalitativa intervjuer i denna undersökning är för att få en större variation i de svar som ges (Esaiasson et al., 2012). Detta är viktigt för om enbart planerare skulle intervjuas skapas en skev bild av hela situationen då de arbetar med detta ärende och ger deras arbetsmässiga svar snarare än att ge ett svar som gör motstånd till det sättet de jobbar på. På grund av denna aspekt har en enkätundersökning lagts till för att få en bredare grupp av människor som blir intervjuade och därmed tar in annorlunda åsikter och Haga-hållplatsen i Västlänken. De data som har samlats in från både de kvantitativa och kvalitativa intervjuerna har jämförts. Detta för att se vilka olika sorters åsikter och svar som kommer in och alla de olika för- och nackdelarna som kommer in genom de två olika intervjumetoderna (Esaiasson et al., 2012). En stor variation i respons skapar det ett allt mer pålitligt svar och ger en mer omfattande bild av vilken förhoppning som finns bland invånarna. Genom att använda dessa två metoder skapar det inte samma begränsningar om enbart en av de tidigare nämnda metoderna använts. Användningen av båda metoderna skapar ett större spann bland populationen. Att få åsikter från de som arbetar med arbetet och från de som berörs av arbetet skapar en fullgörlig bild av hela situationen. Genom att få dessa två sidor av myntet, de två olika sorters åsikter kan slutsatser dras angående vilka åsikterna är för byggnationen av Västlänkens hållplats Haga.

I bearbetningen av de data som samlas in tittas fördelningen på, vilka åldrar det är som svarade och vilka kön och den respons som gavs. I enkätundersökningen togs alla undersökningar med även om det kom in några där respondenten hade hoppat en eller två frågor. Diagram gjordes för att enklare utforma vilka skillnader i svar som fanns. Samtalsintervjuerna transkriberades efter de är genomförda och därefter går jag igenom dem och tittade hur de skiljer sig åt eller stämde överens med varandra (Esaiasson et al., 2012). De jämfördes med de enkätundersökningar som gjordes.

#### 4.6 Reliabilitet, Validitet och Överförbarhet

##### 4.6.1 Reliabilitet

För den kvantitativa undersökningen är det ett platsurval som utförs vilket bidrar till att reliabiliteten blir godtycklig. Eftersom enkätundersökningen sker på så vis att den hålls inom den uppsatta ramen där studien ska utföras bidrar det till att de åsikter som finns berör de som

rör sig och bor i området liknande. Dock blir det svårt att dra slutsatsen om de som deltar i intervjuerna säger vad de tycker eller om de bara svarar snabbt för att få det gjort. Men genom denna metod, att ha en enkätundersökning med ett stort antal personer som blir intervjuade, borde utfallet bli sådant att om det utförs igen bör samma resultat fås (Esaiasson et al., 2012). Enligt Esaiasson et al. (2012) ska en studies reliabilitet tillförsäkras och vara så noggrann som möjligt för att minimera fel och öka reliabiliteten för studien. För den kvalitativa undersökningen är det jag som tagit kontakt med olika planerare som är delaktiga i planeringsprocessen vilket gör reliabiliteten ansenlig. Detta är för att de som har varit delaktiga under planeringsprocessen har någorlunda bra koll på ämnet och står fast vid sin åsikt, vilket borde stämma överens om samtalsintervjun skulle återskapas vid ett senare tillfälle. Esaiasson et al (2012) påpekar att under samtalsintervjuer är det bättre med flera personer som blir intervjuade då det skapar ett större urval och fler åsikter. Enligt Esaiasson et al. (2012) är det viktigt att vara så noggrann som möjligt under intervjuerna för att öka reliabiliteten i detta fall. För att öka reliabiliteten ska intervjuerna spelas in och transkriberas för att vara säkra på att ingenting missas på grund av slarvfel.

#### 4.6.2 Validitet

För den kvantitativa undersökningen är validiteten en viktig faktor då det är viktigt att frågorna som ställs knyter samman teorin och det område som behandlas. Det är viktigt att enkätundersökningen är frivillig och att människor inte ska känna sig tvungna att svara på frågorna, vilket silar bort svar som inte är personliga eller deras egna tankar. I den kvalitativa undersökningen är det viktigt att validiteten bland de som blir intervjuade genom de samtalsintervjuer som sker är godtycklig och att de uttrycker det de står för och inte andras åsikter. Genom att intervjua ett antal planerare skapar det en förståelse för vad de generella åsikterna för dessa frågor egentligen är. Det är viktigt att inte styra sin undersökning åt något håll då det kan skapa en bra inställning emot de olika intervjuerna som utförts, både kvantitativa och kvalitativa. Enligt Esaiasson et al. (2012) är det viktigt att det inte sker några översättningsproblem. Dessa problem kan komma att vara olika förståelser och uppfattningar av de svar som kommer in. Med detta i åtanke kommer det empiriska materialet som ska bearbetas ta hänsyn till dessa åsikter för att öka den trovärdighet som finns och att validiteten ska vara mer trolig.

#### 4.6.3 Överförbarhet

För den kvantitativa undersökningen är överförbarheten med det resultat som ges möjligt då enkätundersökningen utförs på ett sådant sätt att det berör både de som rör sig och bor i området. För den kvalitativa undersökningen är överförbarheten med det resultat som har skapats möjligt, men återigen svårt att utföra då det inte kommer ge samma respons som om det sker hos planerare som har varit delaktiga i planeringsarbetet.

#### 4.7 Kritik mot metoden

Den kritik som jag som utförare har på de metoder som valts är att i den kvantitativa undersökningen att den sortens frågor som ställts skulle ha genomförts på ett annat sätt. Istället för en blandning av flervalsfrågor och svarfrågor ska fokus ha lagts enbart på att ha flervalsfrågor. Denna metod ges svar på alla frågor vilket skapar en större förståelse. På samma sätt ska enkätundersökning där enbart undersökningen sker i området där det ges mer tid med de som blir intervjuade. På detta sätt kan de intervjuade få ge sina egna svar istället för de förbestämda svarsalternativen som finns (Esaiasson et al., 2012). I de kvantitativa undersökningarna fanns det inte så mycket utrymme för respondenterna att få möjlighet att uttrycka sig i den mån de kanske ville ha gjort. Dessa två olika sätt att sköta en

enkätundersökning skapas det en ökad möjlighet att få ut mer svar från deltagarna samtidigt som det skulle ge mer djupgående svar på frågorna, men att det skapar en vagare förståelse och respons. I responsen för enkätundersökningarna var det svårt att få tag i folk som egentligen bor i området och svårt att få många äldre att delta i. Nackdelen med enkätundersökningarna var att de inte alltid kunde bli ifyllda på plats. Detta bidrar till att deltagarna inte uppfattar platsen på samma sätt som när de fyller i enkäten.

I de olika kvalitativa undersökningarna har samtalsintervjuerna skett med människor som varit insatta. Detta för att få en bredare förståelse. Nackdelen med att bara intervjua planerare är att de alla är på något sätt har varit delaktiga i utformningen av eller planeringen av Västlänkens deletapp Haga. De kommer med stor sannolikhet ha bra åsikter för Västlänken och en någorlunda liknande vision för hur den påverkar omgivningen. Det kan vara svårt att få ut deras egna åsikter för projektet då de mycket troligt använder deras proffsiga värderingar. Samtalsintervjuerna skulle kunna ha varit lite mer strukturerade och kanske varit någon mer planerare som intervjuades. Det var ofta så att de som blev intervjuade hänvisade till varandra och trodde att den andra skulle ta upp det även om det är två olika intervjutillfällen.

#### 4.8 Alternativa metoder

En metod som skulle kunna ha använts är att istället ha haft endast samtalsintervjuer med de som bor, rör sig eller jobbar i det valda området. På detta sätt skulle intervjuerna ge en större känsla för platsen och fler åsikter om vad som skulle hända med området. En annan alternativ metod skulle vara att enbart utföra kvalitativa undersökningar, detta eftersom att ett större antal intervjuer skulle ge en respons med större variationer. Detta skulle gå till, precis som i uppsatsen, genom kontakt med planerare som jobbat med planeringsprocessen för att få en förståelse över hur arbetet gått till samt vilka åsikter de har för Haga-hållplatsen. Detta tillsammans med att utföra samtalsintervjuer med de som rör sig eller bor i området. Detta så att folk som inte alls är delaktiga på något sätt ska få möjligheten att få säga det de tycker. På detta sätt kan folk som bor i området få uttrycka i mer detalj vad de tycker och ge en mer djupgående analys av deras sätt att se på saken. Ett annat alternativ är ett djupgående samtal med någon som är mot Västlänken i helhet. Detta för att jämföra idéer och tankar samt de åsikter båda parter har.

Ytterligare en alternativ metod som skulle utförts är att enbart fokuserat på kvantitativa undersökningar. Genom att utföra ett antal olika sorters enkätundersökningar, några med enbart fleralternativs frågor och några där deltagarna får säga vad de själva tycker, skulle ge en större bredd över hela ärendet samt fler infallsvinklar. Genom att utföra en sådan undersökning kan det skapa starkare kopplingar till platsen då de som blir intervjuade har någon form av känsla för platsen då de rör sig eller bor i området.

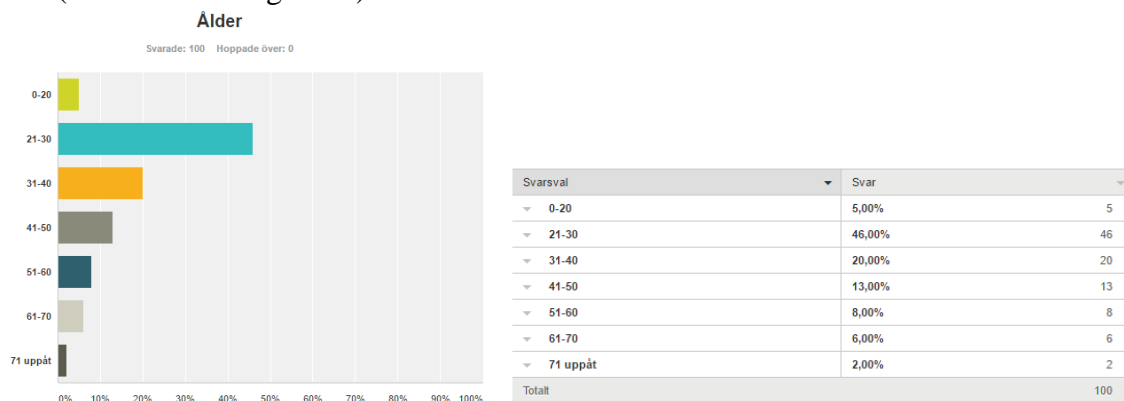
## 5 Resultat och Analys

### 5.1 Introduktion

I det här kapitlet kommer resultatet av den studie och analys som genomförts att bli presenterad. I kapitlet analyseras de insamlade data utifrån teorin, syftet och frågeställningarna. Det börjar med att redovisa resultatet av den kvantitativa enkätundersökningen följt av den kvalitativa samtalsintervju undersökningen. Däremellan kommer enkätundersökningen att analyseras och figurerna kommer att tittas noggrant på och undersökas. Resultatet kommer först att bli redovisade separat och sedan jämföras för att se om det fanns likheter mellan de två metoderna. Resultatet kommer att presenteras i olika former av diagram för att förtydliga och göra det enklare att se vad resultatet blev. Därefter kommer de två olika samtalsintervjuerna analyseras först enskilt, sedan jämförs de med varandra för att se om det finns några olikheter i de data som de två planerare har framfört. Kapitlet avslutas med att jämföra den enkätundersökning som analyserats och de två samtalsintervjuerna.

### 5.2 Presentation och analys av enkätundersökningen

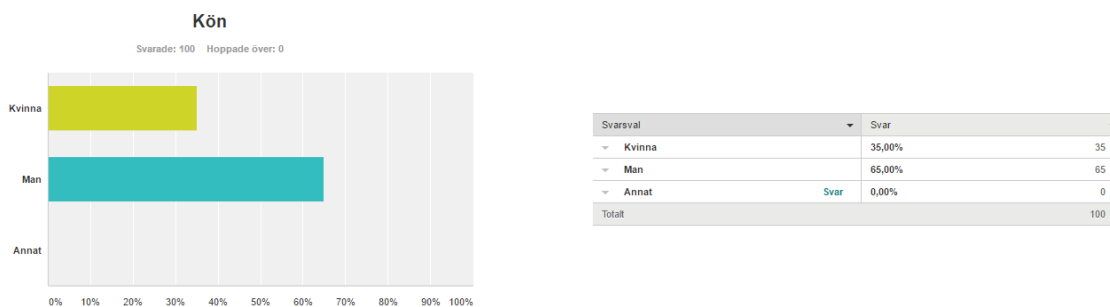
I detta stycke kommer enkätundersökningens resultat att redovisas i form av olika diagram för att enklare förtydliga det svar som ges följt med en analys utav det resultat som tagits fram. Denna undersökning har kartlagt den vision och de åsikter som de som bor och rör sig i Hagaområdet (som är visat i figur två).



Figur 3: Visar fördelningen av åldrar.

**Resultat:** I enkätundersökningen har hundra personer deltagit som visas ovan i figur tre. Det är en blandning av åldrar men eftersom Göteborgs Universitet ligger i anknäring till området som undersökts så har det blivit ett större antal människor i åldrarna 21 till 30 som deltagit.

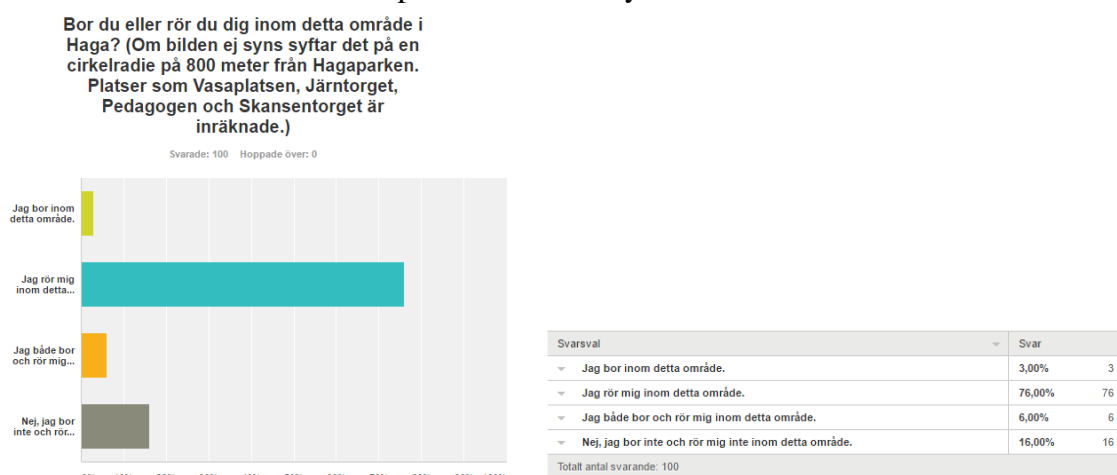
**Analys:** Detta medför att undersökningen kan ha blivit till stor del påverkad av de unga studenterna som deltagit som troligtvis är positiva till byggnationen och en växande stad. Även om det är en hel del yngre var negativa till byggnationen av Haga-hållplatsen så var ändå majoriteten av de yngre för byggnationen. Om en tittar på de som är äldre så är det vanligt att de är negativa till den nya bebyggelsen då de helst vill behålla Haga-området som det alltid har varit och därmed ha kvar den platskänslan som finns i området och därmed den identitet som platsen bidrar med.



Figur 4: Visar fördelningen av kön.

**Resultat:** Figur fyra visar könsfördelningen bland dem som deltagit i undersökningen. Det är inte en jämn fördelning vilket är svårt att kontrollera då det gjordes ett platsurval.

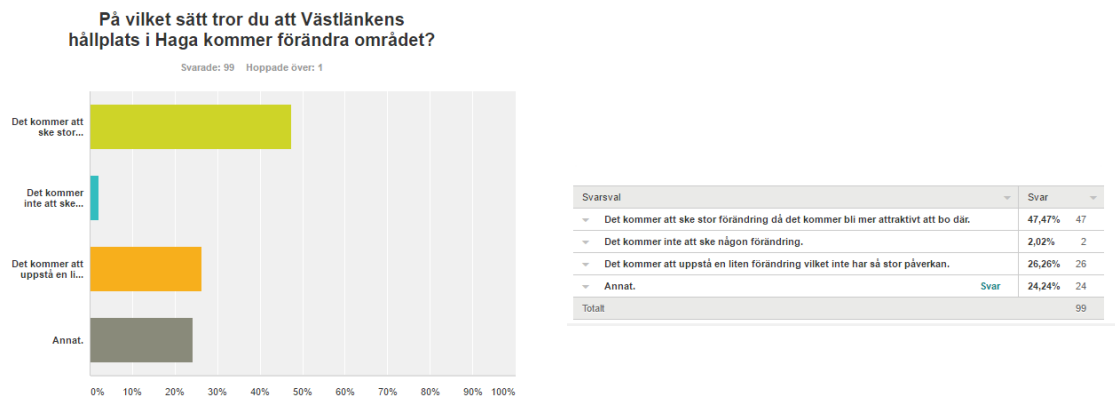
**Analys:** Figuren visar det att studien är mansdominerad vilket kan skapa en annorlunda utgångspunkt gentemot om det skulle vara en kvinnodominerad fördelning. Även om det är ett platsurval som sker är det svårt att påverka det för mycket.



Figur 5: Visar andelen som bor eller rör sig i området.

**Resultat:** Figur fem visar om de som deltog i undersökningen rör sig eller bor inom det område som är i fråga. Här ser vi att den största delen, hela 76 procent av alla som deltog rör sig inom detta område. Det svåra här var att hitta folk som bodde i området. De som inte bor eller rör sig i området är de som svarade på enkätundersökningen som blev publicerad i olika grupper på Facebook. Detta skapar ändå en bra reliabilitet då de flesta som deltog i undersökningen har någon uppfattning om området.

**Analys:** Figuren visar en fördelning av de som svarade på enkäten och hur deras flöden i Hagaområdet är. Om det är så att de bor i området eller bara rör sig där. Då hela 16 procent av de som deltog i enkäten inte bor eller rör sig i området påverkar det resultatet då det kan vara så att det inte är allt för insatta i vad som är planerat för området. Eftersom enbart nio procent totalt bor i området kan det inte riktigt dras någon konkret slutsats på vad de egentligen tycker om byggnationen och hur den generella bilden av de som bor i området vision är. Men eftersom majoriteten av de som svarade antingen bor eller rör sig i området skapar det en generell bild av den vision allmänheten på platsen har på den planerade förändringen i området.

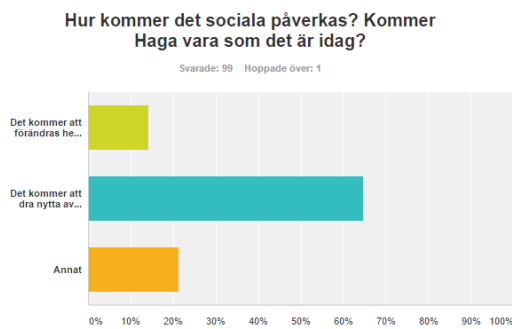


Figur 6: Visar vad folks åsikter är på hur området kan förändras.

**Resultat:** I figur sex framställs de åsikter som folk har om hur Haga-området i sig kan komma att förändras. De flesta är positiva till byggnationen och tror att byggnationen av Haga-hållplatsen kommer att bidra med en hel del förändring, men det finns givetvis de som inte tycker att det kommer ge området så mycket tillbaka.

**Analys:** Figuren visar hur folk tror att området kommer att förändras med hjälp av byggnationen av Haga-hållplatsen. Det som de flesta tror är att det kommer ske en förändring då det blir mer attraktivt att bo där. En stor del tror att det kommer ske en liten förändring med byggnationen men att den inte kommer ha så stor påverkan på området och sedan kommer en stor del andel som har en hel del olika åsikter av vad som kommer att hända med området, vilka tenderar att vara relativt negativa som att Haga kommer bli mer som Brunnsparken och Centralstationen och tappa sin charm. Majoriteten tror att det kommer ske någon form av förändring som kan kopplas till begreppet Transit-Oriented Development. Detta begrepp hänvisar till att det sker en form av förtätning och förändring i flöden. Det är svårt att säga om det är till det bästa eller om det kommer att påverka området negativt.

När frågan om hur de som bor och rör sig i området ser på byggnationen av Västlänken med fokus på Haga-området är det ett varierat svar. De flesta är positiva och tycker att det skulle ske en positiv förändring för att staden skulle knytas ihop på ett bättre sätt och att tillgängligheten skulle öka. Det är många som tycker en sådan process är behövlig i en stad som Göteborg med så många "nejsägare". Enligt Pacione (2009) siktar TOD på att skapa ett hållbart samhälle där flöden ska ske enkelt och att pendlingen med kollektivtrafik och till fots ska gynnas. Precis så tycker många av de som varit positiva till byggnationen. De tycker att de är en nödvändighet att sprida ut de pendlare som kommer till Göteborg till fler stationer och att det i sig kan leda till en positiv utveckling. De som tror att det kommer ske en negativ inverkan på området tycker att området kommer att förlora sin charm och sin karaktär. De är negativa för att det kommer att kosta pengar utan att ge skatteinkomster till staden. Många tycker att det är svårt att se hur staden kommer gynnas på ett långsiktigt sätt med Västlänken i sig, där de flesta fokuserar på byggnationsprocessen och ser inte vidare vilka möjligheter det kan leda till. Ett antal personer tror att det kommer påverka miljön negativt vilket leder till att den platskänsla som funnits inte kommer vara densamma. Dock så märks det att de flesta som är yngre och negativa är inte så insatta i vad som kommer att ske i området och varför Västlänken byggs. Det fanns en stor del människor som sa att de trodde att det skulle vara negativt under själva byggnation fasen men sedan när allt är färdigbyggt kommer området att gynnas av det.

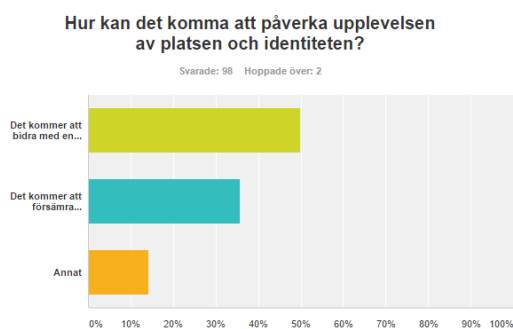


Svarsval	Svar
Det kommer att förändras helt och påverkas negativt.	14,14% 14
Det kommer att dra nytta av tillgängligheten och bli förändrat på ett bra sätt.	64,65% 64
Annat	Svar 21,21% 21
<b>Totalt</b>	<b>99</b>

Figur 7: Visar hur folk tror att området kan påverkas socialt.

**Resultat:** Figur sju framhäver åsikter om hur området kommer påverkas socialt, om det kommer påverkas negativt eller ha en positiv påverkan. När det pratas om det sociala menas det hur folk rör sig i området, hur livet på gatorna är, och den atmosfär som finns i området. Det kan kopplas till hur den vanliga vardagen i området kan komma att ändras. De flesta som svarade tror att det kommer leda till att området kommer dra nytta av den tillgänglighet som tillkommer då hållplatsen är byggd och att det kommer förändras på ett bra sätt. Ungefär 14 procent av de som svarade tror att det kommer förändras på ett negativt sätt.

**Analys:** När frågan om hur de som bor och rör sig i området tror att Haga-området kommer att förändras över ett långsiktigt perspektiv, som visas i figur sju, ges en likande respons som hur de ser på byggnationen i området. Majoriteten är positiva och tycker att med byggnationen av Haga-hållplatsen kan området i sig bli mycket mer attraktivt i och med att det skapar fler och enklare flöden i området kommer det att gynna bostadspriserna och att mer företag och affärer kommer att dyka upp i området vilket kommer gynna den delen av staden i ett längre perspektiv. Ungefär 25 procent av alla som svarade tror att Haga-området kommer förändras på ett negativt sätt där de tycker att med ökade flödena kommer det bidra med en ökning i folk på platsen vilket kommer skapa trängsel. Många tycker att området kommer att förlora sin charm och platsbetydelsen och den identitet som finns i Haga. Göteborgs Stad (2011) skriver att ”All planering måste utgå från människor”. Här visas det att fokus ligger på människorna i området och deras åsikter prioriteras i förändringen av området. Som tidigare nämnt så är majoriteten ändå positiv till byggnationen av den planerade hållplatsen. Hållplatsen i Haga som knyter ihop tre stadsdelar och bidrar till en förenkling i kollektivtrafiken gynnar det samhället och de som rör sig och bor där för att enklare ta sig platser. Spacescape (2014) diskuterar den tillgänglighet som kan komma och påverka platsvärdet på ett positivt sätt. Här ser vi hur majoriteten tror att platsen kommer dra nytta av den förändring och genom det ökar platsvärdet. Spacescape (2014) påpekar att med en ökning i tillgängligheten så blir området allt mer attraktivt vilket leder till fler flöden och mer aktivitet vilket gynnar platsvärdet.



Svarsval	Svar
Det kommer att bidra med en bättre upplevelse av platsen och identiteten.	50,00% 49
Det kommer att försämra upplevelsen av platsen och identiteten.	35,71% 35
Annat	Svar 14,29% 14
<b>Totalt</b>	<b>98</b>

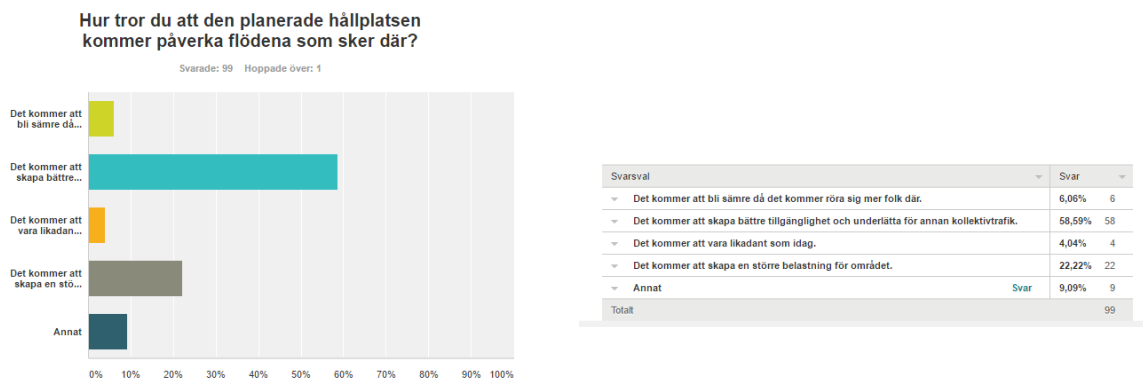
Figur 8: Visar påverkan av platsen och identiteten.

**Resultat:** Figur åtta visar vad de som deltog i undersökningen tror att byggnationen av hållplatsen har för påverkan på platsen och identiteten som finns i Haga-området. Begreppet



identitet syftas det på den platskänsla som finns hos individer. Den koppling som individerna har till den enskilda platsen och om platsen bidrar med någonting till individerna skapar det en identitet som människor tar med sig. Här är det jämnt mellan de åsikter som gavs, 50 procent tror att med tillökningen av Västlänken kommer det bidra till bättre upplevelser av platsen och identiteten medan ungefär 36 procent tycker att det kommer bidra med en försämrad upplevelse då området kommer att förändras negativt.

*Analys:* I figuren framställs det hur det sociala kan komma att påverkas och hur de som bor och rör sig i området tror att med den nya hållplatsen kan komma att förändras. Som det visas tror majoriteten att det sociala kommer att dra nytta av tillgängligheten och förändras över tid på ett bra sätt. Genom att förbättra tillgängligheten tror folk att området kan dra nytta av de bidragande aspekterna som tillkommer till området. Detta stämmer överens med vad Qvistrom (2014) tycker. Genom att skapa fler flöden till och från området och på något sätt öppna upp området mer och göra det enklare att röra sig där medför att området kan påverkas positivt i den aspekten att det leder till ökade flöden, en mer attraktiv och tillgänglig del av staden och en mer öppen stadsdel. Dessa aspekter är bara ett fåtal saker som kan hjälpa till att gynna området. Tillkomsten av dessa aspekter leder till att området kan öppna upp sig för fler butiker och jobbplatser. Det skapar en sorts spiral som gynnar sig själv genom att bidra med positiva saker. Platskänslan och platsvärdet som finns i området kan då komma att påverkas positivt. Den vision som de som bor och rör sig i området har för Haga-området är att det kommer bli mycket mer tillgängligt vilket kommer gynna pendlare som åker kollektivt, som går eller cyklar, affärerna där kommer gynnas och arbetsplatserna kommer bli mer attraktiva. Många tror att området kommer få mer liv och rörelse och att de flöden som sker där det är allt mer effektiva och snabba. De flesta som är positiva hoppas på att det ska bli bättre integration och genom att de tre stadsdelarna växer ihop får det känslan av att vara mer som resten av staden, men att platsen ändå fortsätter att ha sin platsidentitet som det varit idag. Även om många tror att det kan bli mer trängsel i området tror de flesta att området kommer att behålla sin charm.



Figur 9: Visar vad folk tror kan komma och hända med flödena.

*Resultat:* Figur nio visar vilka åsikter deltagarna i undersökningen har på hur flödena i området kommer att bli påverkade av den planerade Haga-hållplatsen. Här är det en variation i svar men närmare 60 procent av deltagarna tror att det kommer att skapa en bättre tillgänglighet och att den nya hållplatsen kommer att underlätta kollektivtrafiken som redan finns på plats. Å andra sidan är det ungefär 22 procent som tror att flödena som tillkommer kommer att skapa en större belastning för området och därmed påverka det negativt.

*Analys:* Figuren visar hur de som bor och rör sig i området tror att hållplatsen kommer att påverka de flödena som sker där. Majoriteten tror att det kommer skapa en bättre tillgänglighet i området och att det kommer underlätta för annan kollektivtrafik. Det är dock en stor del av

deltagarna i enkätundersökningen som tror att det kommer skapa en allt för stor belastning för området vilket kan påverka det negativt. Med hjälp av begreppet Transit-Oriented Development kan det bedömas att med ett sådant stationssamhälle som kan komma att skapas behövs en bra transportstrategi samt en bra markanvändningsstrategi (Curtis 2017) för att det ska fungera. Med dessa två strategier kan bra flöden skapas i området vilket leder till ett hållbart transportsystem vilket i sin tur eventuellt leder till en minimering av bilanvändning. Precis som majoriteten av de som svarat på enkäten tror så kommer ett Transit-Oriented Development område inte bara att gynna kollektivtrafiken utan även gångavstånden mellan platser vilket leder till fler flöden och kan skapa så kallade ”mixed communities” vilket innebär en blandning av bostäder, arbetsplatser och aktivitetsområden. Det majoriteten tror stämmer överens med vad Curtis (2017) säger.

*”Jag har rört mig mycket i Haga bland annat på grund av mitt arbete. Jag gör det nu inte lika mycket eftersom jag är nybliven pensionär. På en fin sommardag har det tidigare rört sig mycket folk och hur många fler får plats är en fråga. Det är många barnfamiljer som bor där och man ser dem ta sig till dagis och skolor med sina cyklar och barnvagnar. Hur kommer de att reagera om man fördubblar antal människor som finns där under dagen. Vi får väl vänta och se.”*

Citatet ovan är från en äldre person som ville prata lite med mig när enkätundersökningen skedde. Personen tycker att det är spännande med vad som planeras men är ifrågasättande om det utförs på bästa möjliga sätt och fundersam över hur området skulle påverkas. Personen är medveten om att med byggnationen av en hållplats kommer det öka i mängden flöden och trängseln på platsen. Dock så tror personen att det kan förändras negativt.

### 5.3 Presentation av Samtalsintervju

I den följande delen kommer resultatet och analysen av de samtalsintervjuer som utfördes på Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret framställas. Först kommer de två intervjuerna, därefter kommer en analys av båda samtalsintervjuerna följt av en jämförelse av enkätundersökningen och samtalsintervjuerna.

#### 5.3.1 Intervju ett

I den samtalsintervjun med planerare ett som vi kallar ”A” som jobbar på Stadsbyggnadskontoret och förblir anonym, har varit projektledare för Haga-hållplatsen i Västlänken.

*”Jag räknar med att det är många som kommer till Haga. Det finns redan en färdigbyggd stad runtomkring där hållplatsen kommer att byggas vilket gör så att det blir många som kan nyttja stationen. Det blir ett bra sätt att ta sig ut västerut och så är det nära till universitetet och Järntorget.” – ”A”*

”A” benämner att Haga-hållplatsen blir en ny öppning för den sydvästra delen av Göteborg. Istället för att ha placerat den vid Järntorget så skapar det en starkare koppling mellan Vasastaden, Haga och området Inom Vallgraven. Den får en sorts sammanfogande effekt som kopplar ihop dessa tre stadsdelar bättre. Den grönyta som finns mellan alla tre stadsdelar och agerar som en sammankoppling visas i figur tio. Figuren visar var de olika uppgångarna kommer vara och vad planerarna har tänkt när det kommer till olika saker i området som berörs.



Figur 10: Visar Haga Kyrkoplän där hållplatsen kommer att vara. Detaljplan från Göteborgs Stad över området. Källa: Trafikkontoret: Utskickad från planerare ett.

Genom att ha hållplatsen i Haga skapar det stor potential att sprida ut strömmarna bättre och på ett snabbare sätt få ut folk till de områden de ska till. Eftersom Haga-hållplatsen ligger emellan tre stadsdelar skapar det naturliga flöden åt olika håll. Det skapar större valmöjligheter för de som bor och rör sig inom detta område, deras flöden kommer att bli smidigare och ta kortare tid. Sammankopplingen av Västlänken och de andra kollektivtrafiken kommer skapa en smidighet att ta sig vidare från hållplatsen. Även om flödena till Haga-hållplatsen kommer att öka så är det inte nödvändigtvis att de flöden som sker kommer enbart stanna i Haga-området, utan större del av de flödena som sker till området kommer sedan att åka vidare med den existerande kollektivtrafiken som finns i nuläget. Haga-hållplatsen blir helt enkelt en

hållplats för de som vill ut till sydvästra Göteborg. ”A” säger att hen inte har gjort några studier på hur stationen kommer att förändra utvecklingen i Haga och Vasastaden men tror att det kommer bli mycket mer attraktivt. När det finns ett riksintresse i och med Västlänken och parker som inte påverkas av bebyggelse på grund av skyddade stadsmiljöer kommer samma plastkänsla finnas som tidigare, men ett ökat platsvärde. Enligt beräkningar som Stadsbyggnadskontoret har gjort så kommer ungefär 60 procent av alla som använder sig av hållplatsen använda uppgången som står i anknytning till den befintliga Haga-hållplatsen. Uppgången i Handelshögskolan och den vid Pusterviksplatsen kommer ta ungefär tjugo procent var. Det kommer inte vara så många som stannar kvar i området tror ”A”, utan de flesta kommer att använda den befintliga kollektivtrafiken för att röra sig vidare. ”A” påstod att det är svårt att beräkna hur flödena kommer att bli, men hen är ganska säker på att det kommer bli fler flöden genom Haga-området men att de inte kommer påverka så mycket. Det är trots allt en växande stad och det kommer att ske en ökning i flöden eventuellt, men då är det viktigt enligt ”A” att sprida ut flödena, precis så som de har planerat med olika uppgångar för att leda ut folk åt olika håll istället för att alla ska komma ut på samma plats.

*”Handelshögskolan är väldigt nöjda med detta beslut. De gynnas väldigt mycket av det. De säger att det blir ett stopp ut till världen. Det skapar en närhet.” – ”A”*

”A” berättar att området Haga kommer att dra mycket nytta från den blivande hållplatsen. En plats som kommer att gynna av tillkomsten med hållplatsen är Handelshögskolan som kommer få en uppgång inbyggd i en av universitetsbyggnaderna i anknytning med Haga kyrkoplan. Handelshögskolan är glada över detta beslut och som ”A” beskriver så kommer det bli en koppling ut till världen. Detta kommer göra universitetet allt mer attraktivt och de vill öka intagningen av studenter och öka kapaciteten. Det skapar möjlighet för studenter som bor utanför staden att ta sig in till universitetet snabbare och enklare. Enligt ”A” så kommer många delar inom Haga-området gynnas av tillkomsten av denna nya hållplats. Precis som Handelshögskolan så kommer många butiker och restauranger dra nytta av det ökade flödet som kan komma.

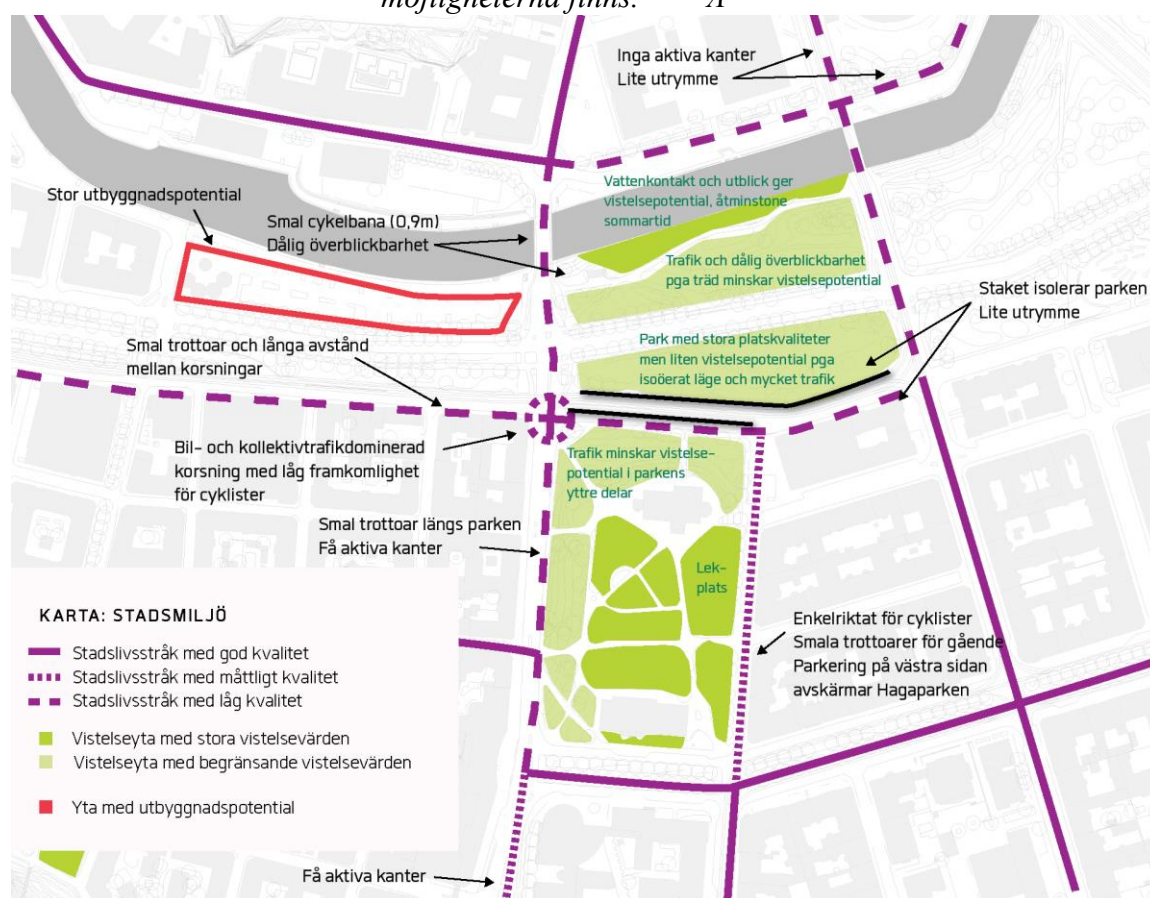
*”Vi har hittat ett bra sätt att integrera ett cykelgarage för att vi vill gynna cyklisterna i staden. Vi vill skapa en tredubblad ökning i cykeltrafiken.” – ”A”*

Byggnationen av Haga-hållplatsen skapar det en mycket stor möjlighet för staden att ta vara på tillfället och integrera särskilda bitar som är väsentligt för att skapa ett hållbart samhälle. Därför har de tagit tillfället i akt och byggt ett cykelgarage i närheten till hållplatsen. Göteborg stad har en vilja att tredubbla den mängd cykling som finns i Göteborg nu (Göteborgs Stad, 2015) och med en sådan möjlighet vill de underlätta för cyklister i området kring hållplatsen för att göra det möjligt. Genom att vilja öka cykeltrafiken i området har planerarna en vision av att biltrafiken i området ska minska och det ska bli ett mer attraktivt område med fler gång- och cykel led. Samtidigt som de vill öka cykeltrafiken dramatiskt vill de minska biltrafiken i området med 25 procent till år 2035. Detta är för att området har en hel del kulturmiljöer och riksintressen och då vill de minimera de skador som kan ske. Istället för att bredda vägarna för att göra så att de kan ta fler bilar hoppas de att med tillökningen av hållplatsen att det kommer ske en ändring i det transportmedel som väljs. Byggnationen i området kommer att påverka biltrafiken och gynna cykeltrafiken och kollektivtrafiken påpekar ”A”. De siktar på att göra området mer attraktivt för cykeltrafik genom att bygga om området så att det blir svårare att ta sig igenom området med bil då det blir en hel del extra svängar och omvägar.

*”Vi siktar på att infoga affärer och caféer i uppgångarna för att skapa ett mer attraktivt område och skapa en känsla av trygghet.” – ”A”*

”A” berättar om att med de tillkomna byggnaderna som ska agera uppgångar för hållplatsen kommer det att infogas caféer och affärer i två av dem, den som står i anknypning till Hagakyrkans nuvarande hållplats och uppgången i Handelshögskolan. Det är för att skapa en mer attraktiv miljö vilket gör själva byggnaden mer än bara en uppgång. Det skapar en platskänsla och en känsla av trygghet. Platsvärdet ökar på grund av tillkomsten av nya attraktiva platser. Att ha så kallade ögon i byggnaderna kommer trygghetskänslan vid särskilda tider att vara bra. Genom att ha med affärer och caféer i dessa byggnader ger det tillbaka någonting till området. Istället för att bara vara en byggnad där flöden sker fram och tillbaka till stationen och upp till ytan så kan det bidra till attraktiviteten för området.

*”Pusterviksplatsen kan komma att exploateras på längre sikt. Inget planerat ännu men möjligheterna finns.” – ”A”*



Figur 11: Visar Haga Kyrkoplän med olika stråk som finns samt Pusterviksplatsen med den utbyggnadspotential visat i rött.  
Källa: Göteborgs Stad (2014)

Pusterviksplatsen som ligger längs kajen är en öppen yta placerad i närheten av Haga-hållplatsen som visas i figur elva. Det är en attraktiv plats där det finns planer att exploatera på längre sikt. Ingenting är ännu planerat men Göteborg Stad har åsikt och Park och Naturförvaltning har en åsikt. Det är en plats där mycket kan hända och som har blivit mycket mer attraktiv nu efter Haga-hållplatsen har blivit planerad. Åt andra hållet där Kungsparken ligger sker det inga ingrepp och inte heller på Haga Kyrkoplän. Anledningen för detta är de kulturmiljöer som finns där. ”A” nämnde att de planerare som jobbar med området ser det som en viktig del i hela processen att ha kvar så mycket orört som möjligt. Att inte behöva förändra Haga Kyrkoplän och ha en grönyta som kopplar samman de tre stadsdelarna. Eftersom

Västlänken blir ett riksintresse är det viktigt att den är lättillgänglig. Därför ska tre uppgångar placeras ut. Dock är det viktigt enligt "A" att inte bebygga Kungsparken för mycket och att låta den förbli så orörd som möjligt. Med hjälp av tre uppgångar blir det lättare att sprida ut flödena. En av uppgångarna kommer att leda ut direkt på Pusterviksplatsen vilket gör det till ett attraktivt ställe för boende och arbete. Om platsen bebyggs kommer det bidra till Hagaområdet. I Vasastaden och Haga tror "A" att den enda formen av bebyggelse som kommer ske ytterligare är vindsvåningar. Det är svårt att förtäta den redan täta staden.

*"Transit-Oriented Development, det går att applicera på området, allt finns där per automatik. Det blir integrerat i samhället." – "A"*

När frågan om Transit-Oriented Development kommer upp känner "A" igen begreppet och nämner att det är enkelt att applicera begreppet på det arbete som de utfört. Området kring hållplatsen kommer att förändras oavsett om invånarna vill det eller inte. Det kommer att ske förändringar i flöden och den mängd människor som rör sig där. Även om staden mycket väl skulle utvecklats utan byggnationen av Västlänken bidrar den till en förenklad utveckling i och med att vissa platser i staden blir mer attraktiva då det blir enklare för människor att röra sig mellan platserna, vilket kan göra att folk hellre vill bo eller jobba i vissa områden. Västlänken finns där för att skapa flöden, och precis som begreppet Transit-Oriented Development så hjälper det att skapa ett område som kan bli beroende av hållplatsen. Även om det är svårt att se nu så kan Haga-hållplatsen att komma att bidra en ett så kallat stationssamhälle där den förtätning som är möjlig sker och området runt omkring blir allt mer attraktivt. "A" frågades om de fem D:en, som är *Density (Täthet)*, *Diversity (Mångfald)*, *Design (Design)*, *Destination to accessibility (Tillgänglighet)*, och *Distance to transit (Distans till hållplatser)* (Cervero et al., 1997; Ewing et al., 2001), och nämnde att hon hade jobbat med dem. Begreppen är applicerbara på området och de har jobbat mycket med att allt ska bli så bra som möjligt. Med tätheten har de jobbat med att försöka bygga ihop de tre stadsdelarna som gränsar till Haga Kyrkoplän (Vasastaden, Haga och Inom Vallgraven). Att få staden att känna sig mer ihopkopplad med hjälp av det kollektiva trafiksystemet. I mångfalden har de försökt att få med så mycket olika parter som möjligt. Att fokusera på både buss, spårvagn, gång och cykeltrafik för att skapa en så bred möjlighet som möjligt för så många ska gynnas av det. De har inte bara fokuserat på själva Västlänken med pendeltågen utan integrerat busstrafiken och cykeltrafiken i samma veva. I designen har de fokuserat på att det både ska vara socialt hållbart och hållbart i längden. I tillgängligheten har de fokuserat på att ha tre uppgångar, som tidigare nämnt, för att sprida ut de flöden som kan komma att ske i Haga-området. Om pendlarnas slutdestination är Handelshögskolan finns det möjlighet att ta en uppgång och om de ska mot Järntorget en annan. Sedan är det bra förbindelser för den befintliga kollektivtrafiken som finns i området. För distansen till hållplatserna har de valt att placera hållplatsen i anknytning till den befintliga hållplatsen samt lagt till en busshållplats bredvid spårvagnshållplatsen. Detta för att göra så att flödena mellan de olika formerna av kollektivtrafik blir minimala. Genom att ha tre uppgångar till Haga-hållplatsen skapar det en närhet på flera olika håll.

### 5.3.2 Intervju två

Samtalsintervjun med planerare två kallar "B" som vill förbli anonym och jobbar som handläggare på Trafikkontoret och har jobbat med arbetet med Haga-hållplatsen.

*"Har varit en komplex process då det finns många förvaltningar delaktiga i planeringen. Finns olika konsekvensanalyser." – "B"*

Handläggaren för Trafikkontoret berättar att det varit en komplex planeringsprocess då det varit ett antal förvaltningen som varit delaktiga. Några av dessa är Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret och en hel del andra. Alla de olika förvaltningarna har haft olika visioner vilket skapat en hel del tagande och givande.

*”Transit-Oriented Development har funnits med i baktankarna, dock så har inte staden bestämt riktigt hur man vill med det så kallade stationssamhället. Många aktörer som vill olika saker. Men det är ett begrepp som är intressant.” – ”B”*

Av dessa fem D:en som har nämnts tidigare så har de alla varit med i arbetet och tagits hänsyn till. ”B” säger att Göteborgs Stad har tagit fram ett antal parametrar som planerare i samrådsskedet har tittat på och sett om de har blivit uppnådda och om det är något som de missat, och i sådant fall, hur de ska gå till väga för att integrera det i planeringen. ”B” nämner att staden inte riktigt vet hur området runt omkring Haga-hållplatsen kommer att påverkas men att det finns en hel del olika aktörer som vill ta tillfället i akt och utveckla området på deras vis. Avdelningen Park och Natur på Göteborgs Stad har en bild av hur de vill att de omkringliggande områdena ska exploateras och Göteborgs Stad har en bild. Även om det finns en hel del grönområden runt omkring Haga-hållplatsen där det inte finns någon möjlighet att göra någon förändring på så finns det en hel del yta där det går att bebygga, Pusterviksplatsen till exempel. ”B” påpekar att det finns en hel del givande och tagande. Pusterviksplatsen är en plats där det går att exploatera och bebygga, men samtidigt så behövs en plats för aktivitet. Även om Kungsparken ligger intill så skapas det två olika sorters aktiviteter på dessa två platser, vilket är nödvändigt för staden. Planerare vet att det finns en hel del som går att förädla på denna plats och med byggnationen av Haga-hållplatsen så blir marken runt omkring mer dyrbar på många vis. Dyrbart socialt, ekonomiskt och miljömässigt. Det är viktigt att handskas med området på det bästa sättet då det kan komma att förändra en hel del. Dock är det svårt att veta vad exakt är rätt. Genom att sträva mot ett samhälle i mångfald bidrar det till Transit-Oriented Development, precis som de har försökt göra med Haga-hållplatsen. Genom att skapa ett område där kollektivtrafiken är attraktiv och enkel att använda samtidigt som att skapa möjligheter för framtida bebyggelse, förtätning, ett förenklat flöde för cyklister och gångare, kopplar det tillbaka till begreppet och visar att de planerare som har jobbat med området har tagit hänsyn till det.

*”Den sociala hållbarheten har varit uppe på tapeten länge. Det är ett långsiktigt projekt så det är en väldigt viktig faktor i det hela.” – ”B”*

Då Västlänken är ett långsiktigt projekt är den sociala hållbarheten en viktig fråga då Göteborg som stad vill växa hållbart och ”B” hänvisar till den Sociala Konsekvensanalys och barnkonsekvensanalysen (Göteborgs Stad, 2014) där de skriver att det är viktigt att ha sociala hållbara miljöer när Västlänken och Göteborg som stad möts. ”B” berättar att det är viktigt att integrera det med de som bor, arbetar, reser eller bara rör sig i området. När det utförs ett sådant stort projekt är det lätt att de bakomliggande aktörerna går på de ekonomiska vinsterna som det kan leda till, men Göteborgs Stad och planerarna tycker att det är viktigt att ha med det sociala i det hela då platsen har en speciell betydelse. För att få med det är det viktigt att ta med människornas åsikter och att det sociala tas med genom hela processen. ”B” nämner att arbetet har varit systematiskt när de jobbat med den sociala hållbarheten för att inte tappa de frågorna.

*”Det är klart att området har ett eget uttryck, men det jobbar vi för att behålla i viss mån.” – ”B”*

Hagas plats och identitet kan komma att bli påverkad men ”B” påstår att planerare har haft detta i åtanke och är medvetna om vad som kan hända. De hoppas behålla samma känsla i området. Haga-hållplatsen hamnar mellan Vasastaden, Haga och Inom Vallgraven vilket skapar en sorts sammankoppling av området. De hoppas på att alla delar ska gynnas av detta istället för att förlora på det. De tycker snarare att området kommer att dra nytta av detta då det skapas fler stråk för gång och cykeltrafiken och de som rör sig i området får en ny tillgång till den lungan som finns i den täta staden. Invånarna får bättre tillgång till olika delar av staden vilket planerare tror bara kommer gynna platsen och den identitet som finns där.

*”Haga-stationen kommer att fungera i ett samspel med Järntorget och linbanan som kommer att byggas där. Det kommer bli bra effektiva flöden.” – ”B”*

”B” tycker att med tillkomsten av Haga-hållplatsen kommer den fungera i ett samspel med Järntorget och den linbana som är planerad att byggas där. Genom detta kommer det att skapa ett bra utbud och bra flöden. Det förenklar för folk som kommer ut ifrån staden att komma till Haga-hållplatsen och sedan att ta sig vidare med hjälp av effektiva byten och snabba flöden. Genom att ha ett bra samspel mellan Haga och Järntorget skapar det en bättre tillgänglighet och transporter ut mot den sydvästra delen av Göteborg blir enklare. Hållplatsen kommer att gynna de arbetsplatser som finns i området samtidigt som det kommer gynna universitetet som ligger i anknytning till Haga Kyrkoplan. Universitetet blir mer attraktivt. ”B” säger att de som bor och rör sig i området kommer att påverkas under de åren byggnationen pågår och att tillgängligheten inte kommer vara lika bra, men är säker på att byggnationen i sig kommer ge positiva effekter då det kan leda till att fler använder kollektivtrafiken då det blir svårt för bilisterna. ”B” tycker att regionen kommer gynnas då tillgängligheten blir mycket bättre och att det blir lättare att ta sig in i staden. Det blir ett bättre sätt att sprida ut flödena. Göteborg blir en starkare kärna för regionen. Västlänken är en nödvändighet i en växande stad som Göteborg. *”Behoven finns, vi behöver detta om vi som stad vill växa. För att vara den nod vi är och vill vara måste vi växa.”* avslutar ”B”.

### 5.3.3 Analys av Samtalsintervjuer

Precis som ”A” nämner att Haga redan är ett väletablerat område i Göteborg så kommer det finnas en hel del människor i området som kan komma att nyttja hållplatsen. I och med Transit-Oriented Development och de fem D:en som TOD står på, kan det hänvisas till tillgänglighets och täthets aspekter. Här visar kunskapen att dessa aspekter har funnits i åtanke för var hållplatsen ska placeras. I området finns det som sagt redan en stor andel som pendlar vilket skapar en bra tillgänglighet och en stor täthet. ”B” tar upp frågan om den sociala hållbarheten som funnits på tapeten ett bra tag och påpekar att det är en viktig faktor i det hela. Med den sociala hållbarheten kan kopplingen till det ”A” benämner och att placera en sådan hållplats på en plats som Haga där det redan finns en färdigbyggd stad runtomkring. Genom att göra på detta vis kan det bidra allt mer till staden, framförallt i längden. Att placera hållplatsen på den plats de gjort kan det leda till att fler nyttjas av den och att användningen av den ökar. Platsen och identiteten på platsen påverkas på ett positivt sätt genom att platsen i sig blir mer attraktiv då fler flöden sker på platsen och att Haga-hållplatsen blir en större hållplats i kollektivtrafiken och en viktig knutpunkt för sydvästra Göteborg, och därmed, ökar platsvärdet. Platsen och identiteten påverkas genom, som ”A” säger, att Handelshögskolan gynnas av placeringen av hållplatsen då de får en uppgång i deras byggnad samt att de kan bidra med ökade flöden i området och ge tillbaka till området. Den sociala hållbarheten kan det leda till en positiv förändring då fler studenter kommer till området vilket i sin tur kan komma att påverka omgivningen positivt.



TOD, som ska förenkla möjligheten att ta sig platser med hjälp av att gå, cykla eller att åka kollektivt och att det ska vara en närhet till saker, påpekar "A" att de försöker att utnyttja denna möjlighet de har genom att integrera ett cykelgarage för att förenkla möjligheten att ta cykeln. Genom att förenkla flödena i området genom att ge denna möjlighet att minimera bilanvändningen och fokusera på ett alltmer hållbart färdssätt. Som "B" nämner har det varit en svår process att få allt att klaffa.

I och med att Haga-hållplatsen bidrar till ökade flöden i området menar det att det kommer röra sig fler folk på området. Enligt "A" kan detta komma att leda till att fler affärer tillkommer både i uppgångarna till hållplatsen, men i området i sig som berörs. Det kommer att bidra till platsens identitet, den platskänsla, och platsvärdet som redan finns i Haga. "B" pratar om ungefär samma sak och säger att de som planerar jobbar med att påverka platsen på ett sätt men att de jobbar på att bibehålla den platskänslan som finns i området.

"A" nämner att Pusterviksplatsen kan komma att exploateras inom en snar framtid, men att det ännu är osäkert vad de vill med området. Transit-Oriented Development och begreppet stationssamhälle kan då slutsatsen om att området eventuellt kommer att bebyggas då platsen i sig blir allt mer värdefull och attraktivare dras. Eftersom att det är ett sådant pass bra område med närheten till hållplatsen och med närheten och samspelet med Järntorget som "B" nämner, så knyter det till begreppet TOD. Som Cervero et al. (1997) och Ewing et al. (2001) hänvisar till de fem D:en är det viktigt att ta hänsyn till dessa fem aspekter när de planerar ett sådant stationssamhälle. Genom att sträva emot att skapa en tillväxt lokalt och regionalt och att skapa en allt mer kompaktare stad och genom det öka tillgängligheten till olika platser så som parker, jobb och hushåll.

Både "A" och "B" tycker att begreppet Transit-Oriented Development har funnits med genom hela processen. Precis som Curtis (2017) behövs det en viktig faktor för att skapa ett välfungerande TOD vilket är att de som planerar samhället behöver planera och utveckla en välfungerande transportstrategi och att intresset behöver växa. Det är viktigt att transportsystemet blir en viktig del av stadens kollektivtrafiksystem för att minimera användningen av bilen.

Eftersom planerarna behöver kompensera så att alla parter blir nöjda skapas en möjlighet att ta med alla delar som är behövliga. Genom att försöka integrera samhället så att allt fler blir sammankopplade och känner en tillhörighet bidrar det till den sociala utvecklingen. Det har varit ett givande och tagande mellan olika parter vilket bidrar till att det skapats en gemensam vision för alla planerare från de olika enheterna.

#### 5.3.4 Jämförelse av Enkätundersökning och Samtalsintervju

I enkätundersökningarna visas det att det finns en sorts åsikt som majoriteten av de som deltog i enkätundersökningen tyckte, och sedan att det finns ett antal olika åsikter är naturligt. Men det fanns vissa synliga mönster uppenbarades under studien.

I båda undersökningarna visade det sig att det fanns en skillnad i de två olika nivåerna som användes. I enkätundersökningen är majoriteten av de som deltog inom 400 meters-nivån. Även om de två nivåerna har en närhet till platsen finns det ändå en form av avstånd för de som är i nivå mellan 400 och 800 meter. I undersökningen kändes det som att även om 800 meter är nära i ett helhetsperspektiv. Det tenderar att vara så att de som är inom 400 meters-nivån hade starkare åsikter och att de är antingen helt emot eller att de är helt för byggnationen av hållplatsen. I den andra nivån, mellan 400 och 800 meter är det vissa som har starka åsikter om

byggnationen och är antingen helt för eller mot, men det finns många fler som inte direkt hade några starka åsikter och tycker inte att det spelade en så stor roll. Även om 800 meters-nivån inkluderar Haga, Vasastaden och Inom Vallgraven är det tydligt att det är en stor skillnad i platskänslan och att närheten till platsen spelar en stor roll (Frändberg et al., 2005).

I samtalsintervjuerna skapades en förståelse från planerarna för att alla delar inom de två nivåerna är lika viktiga då alla på något vis skulle påverkas av både byggnationen av hållplatsen och när den är färdigbyggd. Planerarna tycker att det skapar ett samspel mellan de två nivåerna, i och med att Haga-hållplatsen har ett samspel med Järntorget bidrar det till samma effekt som hur enkätundersökningens resultat från de två nivåerna är. Att även om det finns en skildring finns det ändå ett samspel mellan alla platser. Platskänslan och platsvärdet finns där och det kommer alltid att märkas att det sker en förändring i området.

I enkätundersökningen ställdes frågan om hur de som bor och rör sig inom det området tror att området kommer att förändras över tid efter byggnationen av hållplatsen. Resultatet som framställdes visade att de flesta trodde att det skulle ske en stor förändring men att det skulle gynna området och bli allt mer attraktivt att bo där. Vissa tror att det inte skulle ske någon förändring alls och ungefär en fjärdedel tror att det skulle ske en liten förändring som inte skulle ha en stor påverkan, och sedan en fjärdedel som tror att det skulle skapa en negativ påverkan på området. Här ser vi att det är en stor variation i åsikter om hur området kommer förändras. De flesta tror att den Haga-känslan som finns i området nu kommer att förbli.

I samtalsintervjuerna påpekar planerarna att de tror att området i sig inte kommer att förändras allt för mycket och att den Haga-känslan som finns i området kommer att kvarstå. Båda planerare tror att byggnationen av hållplatsen bara kommer att nyttja Haga-området och bidra ytterligare till den unika karaktären som finns på platsen. Utifrån båda undersökningar tror båda parter att det kommer att ske en form av förändring men att det inte kommer drabba den unika karaktär som finns i området nu. Majoriteten tror att platsen kommer gynnas av den förändring som kommer att ske och att området kommer dra nytta av den förändringen.

Enkätundersökningen visar att majoriteten av de som deltog tror att Haga-området kommer att gynnas genom nytillskottet av hållplatsen. Tillkomsten av en ny hållplats som bidrar med ökade flöden kommer det att gynna tillgängligheten för området, både till och från platsen. Göteborgs Stad har med hjälp av den Sociala Konsekvensanalysen (Göteborgs Stad, 2011) och med den Sociala Konsekvensanalysen och Barnkonsekvensanalysen (Göteborgs Stad, 2014) tagit fram ett antal åtgärder de vill införa i området under byggnationen för att gynna det sociala i området. Genom att utföra olika åtgärder så att både cyklister och gångtrafikanter kan ta sig fram enkelt bidrar det till den sociala hållbarheten och visar att de vill att människor i området ska ha möjligheterna att använda sig av dessa transportsätt och att de är prioriterade. Enkätundersökningen visade att de flesta är positiva till de sociala förändringarna som kommer att förändras och skapas. Majoriteten vill att området ska bli allt mer integrerat i resten av staden med hjälp av bättre flöden och en ökad tillgänglighet.

Både de som bor och rör sig i området och de planerare som varit delaktiga i planeringsprocessen en liknande vision för området. De vill behålla platskänslan och skapa snabbare, lättare och effektivare flöden som sker oftare. De vill att cyklister och gångtrafikanter ska gynnas lika mycket och prioriteras likaså som kollektivtrafiken. Genom att jobba med de fyra teman så kan både planerare och de lokala arbeta fram ett hållbart samhälle. Genom att ha bra kontakt mellan de olika parterna och som har en anknytning till platsen och att alla ska röra sig utan problem på platsen och att de som gör så ska känna sig trygga och säkra. Enligt

Göteborgs Stad (2014) är det viktigt att ha en social hållbar miljö när Västlänken och Göteborg som stad möts.

Förhoppningen som finns hos de som deltog i enkätundersökningen är den att området kommer förändras men att det medför en hel del positiva aspekter så som att Haga-hållplatsen kommer bidra med en ökning i tillgängligheten för området. Många tror att det kommer att skapa en ökad närhet till resten av staden i och med sammankopplingen till Vasastaden och Inom Vallgraven, och att Haga-hållplatsen kommer att agera som en stor och viktig hållplats framförallt för sydvästra Göteborg. Många tycker att det kommer bli en attraktiv plats, en ny mötesplats för folk från hela staden, att det kommer bli en plats med mer liv. En allt mer levande plats. Den allmänna visionen för platsen är positiv, men det är viktigt att ta med i beräkningarna att en stor del människor är negativa och tycker att det kommer bli en plats med dyrare bostäder, mer trängsel och att den platskänsla som finns kommer försvinna.

I samtalsintervjuerna är båda planerarna positiva till att Haga-området kommer att påverkas på ett positivt sätt och deras vision är att skapa en nu öppning för den sydvästra delen av Göteborg och skapa allt fler och bättre flöden. De har en vision av att Haga-hållplatsen ska skapa en starkare koppling mellan de tre stadsdelarna som ligger i anknytning till hållplatsen, Haga, Vasastaden och Inom Vallgraven. Att den ska ha en sammanfogande effekt till sin omgivning och vara en öppning för sydvästra Göteborg. Det skapar en större valmöjlighet när det kommer till att röra sig, deras flöden kommer att bli smidigare och ta kortare tid. Genom att placera hållplatsen i Haga bidrar det med att skapa enklare flöden och en bra hållplats för omkringliggande området så som Järntorget. Genom att ta en del av belastningen och hjälpa till att sprida ut den bidrar det till den sociala hållbara utvecklingen i området.

Både de som deltog i enkätundersökningen och de planerare som intervjuades har en liknande vision för området. Även om planerarnas vision är lite mer konkret och utformad finns det ändå likheter mellan de två.

I enkätundersökningen är responsen till hur upplevelsen av platsen och identiteten mixad med en majoritet som tycker att det kommer skapas en bättre upplevelse medan tätt efter är en grupp som tror att det skulle bli en försämrad upplevelse. För de som tror att det kommer skapa en negativ påverkan tror de att de tillkomna platskänslorna och de anorlunda identiteterna kommer det att förändra den Haga-känslan som redan finns och att det inte kommer vara samma atmosfär i området.

I samtalsintervjun framhövdes det att den upplevelse av platsen och identiteten skulle förbli densamma som den är nu. Det finns självklart en risk att den planerade hållplatsen kommer att påverka platskänslan i någon mån men båda planerarna tror och är ganska säkra över att den kommer förbli som den alltid varit. Det kommer att införas olika former av caféer och affärer som passar in i den nuvarande stadsbilden. Båda planerare nämner att det har tanken om upplevelsen av platsen och den identitet som finns har funnits på bordet ett bra tag. De har varit medvetna om att området har en speciell platskänsla och de har jobbat med att inte påverka den i för stor mån, då de känner att den är viktig att bibehålla, inte bara för områdets skull, utan för den sociala hållbarhetens skull. Att inte utföra något arbete i Haga Kyrkoplan är en bidragande faktor till att förhålla sig till kvarlevandet av platskänslan och identiteten. De hoppas på att alla delar ska gynnas av detta istället för att förlora på det. Bättre tillgång till olika delar av staden skapas vilket planerare tror bara kommer gynna platsen och den identitet som finns där. Här visas det att båda parter har en ganska lik uppfattning om hur hållplatsen kan komma att påverka upplevelsen som finns i området av platsen och identiteten.

Det resultat som enkätundersökningen bidragit med visar en variation i svar för hur flödena kommer bli och med närmare 60 procent av deltagarna tror att det kommer att skapa en bättre tillgänglighet och att den nya hållplatsen kommer att underlätta kollektivtrafiken som redan finns på plats. Å andra sidan är det ungefär 22 procent som tror att flödena som tillkommer kommer att skapa en större belastning för området och därmed påverka det negativt. Koppling till Transit-Oriented Development kan det skapa likheter i hur de förändrade flödena kan komma att påverka det som majoriteten av invånarna tror. Genom att skapa enklare och effektivare flöden bidrar det till en ökad och förbättrad tillgänglighet vilket majoriteten av de deltagande tror.

De två planerare som deltog i samtalsintervjuerna tror att området kring hållplatsen kommer att förändras på något sätt oavsett om en vill det eller inte. Tillkomsten av hållplatsen kommer det att ske förändringar i flödena och i mängden människor som rör sig i området. Västlänken finns där för att skapa flöden, och precis som begreppet Transit-Oriented Development så har det hjälpt att skapa ett område som kan bli beroende av hållplatsen. Även om det är svårt att se att det kan komma att bidra till att skapa ett bättre flöde i området så kan Haga-hållplatsen att komma att bidra en ett så kallat stationssamhälle där den förtätning som är möjlig sker och området runt omkring blir allt mer attraktivt. Planerarna påpekar att de har ett samrådsskede där de går igenom och tittar på om de har uppnått alla de krav som har blivit satta och om de ska förändra något eller integrera något annat. Genom att skapa bättre och allt mer effektivare flöden så kan det leda till att det går att förädla allt mer på platsen. Det är viktigt att handskas med området på det bästa sättet då det kan komma att förändra en hel del. Genom att sträva mot att skapa ett samhälle i mångfald bidrar det till Transit-Oriented Development, precis som de har försökt göra med Haga-hållplatsen. Genom att skapa en plats där kollektivtrafiken är allt mer attraktiv och enkel att använda samtidigt som att skapa möjligheter för framtida bebyggelse, förtätning, ett förenklat flöde för cyklister och gångare, kopplar det tillbaka till begreppet och visar att de planerare som har jobbat med området har tagit hänsyn till det.

Båda två undersökningarna visar att det finns en förståelse för hur begreppet Transit-Oriented Development kan fungera och hur de försöker gynna kollektivtrafiken, cykel och gångtrafiken och att de vill skapa snabba, enkla och effektiva flöden i området vilket i sin tur gynnar resten av staden.

## 6 Slutsatser

Uppsatsen syfte har varit att undersöka den skillnad som finns mellan planerares vision och invånarens vision som det finns för hållplatsen Haga, som är del av Västlänken, med fokus på Transit-Oriented Development (TOD).

Undersökningens frågeställningar är som följande:

- *I vilken omfattning och hur skiljer sig de två olika gruppernas förväntningar åt?*

Studien visar att det finns ett samband med den vision som förekommer bland planerare och med de som bor eller rör sig i området i fråga. Det finns en klar vision hos planerare vilken är att de är öppna för den förändring som kan komma att påverkar Haga i sig och den omkringliggande omgivningen. De har en positiv vision för det som kan komma att hända. I och med att det kommer skapa ett ökat flöde i området vilket planerare tror kommer gynna platsen, bidrar det till ett av begreppen i teorin, Transit-Oriented Development, eftersom de siktar in sig på att gynna andra kollektivmedel än bilen och skapa förenklade flöden bland cyklister och fotgängare.

Den vision som finns hos de som bor och rör sig på platsen har i all utsträckning varit snarlik den vision som finns hos planerarna. Detta har skapats genom den kommunikation som funnits mellan alla parter som varit inblandade i planeringen. Det finns dock en blandning av känslor över den vision som framhävs. Det är vissa som är ganska negativa till byggnationen av Västlänkens hållplats i Haga. Bland de yngre har det varit en trend av att de flesta är positiva till planeringen och öppna för den förändring som är behövlig för samhället om staden ska fortsätta att växa i den mån den nu redan gör. Bland den äldre generation har det funnits en form av rädsla över förändring som varit tydlig. De har en trygghet i det samhälle som redan finns och där de växt upp och är trygga i. De flesta äldre tycker att det är för mycket nytt att ta in och att det inte bidrar med någonting för samhället och blir därför negativa till den förändring som föreslås.

Det har varit en tydlig skillnad i de två olika nivåerna där enkätundersökningen utfördes. I den första nivån, inom ramen av 400 meter är de flesta starka åsikterna som både är för och emot planeringen av hållplatsen. Men desto längre ut som enkätundersökningen gjordes i den andra nivån, som är mellan 400 och 800 meter, blev åsikterna svagare och folk allt mer accepterande för vad som nu skulle hända, även om det fortfarande finns en hel del som är negativa. Även här kan det förtydligas hur platskänslan och identiteten påverkas på de olika nivåerna. Lokalt det tydliga visas tecken på att det påverkas i stor mängd. Det är synligt att desto längre ut en kommer desto mindre platskänsla finns för Haga-området. Precis som det står i *The Journal of Transport and Land Use* (2017) så ska den urbana tillväxten ske runt större hållplatser för att skapa enklare mer effektivare flöden och minska längre flöden. TOD har ett antal syften som teorin strävar efter och dessa är att minska beroendet på biltransporter, att minska slöseri av markyta, att skapa flera funktioner för markytan i närheten av större hållplatser, och till sist att skapa allt mer urbana områden (Doulet, J. et al, 2017). Precis så har de planerare som jobbat med planeringsprocessen lyckats göra och få med majoriteten av de som bor och rör sig i området. TODs främsta uppgift är att främja kvalitén i människors liv och minska transportkostnaderna. Att minska de miljömässiga konsekvenserna som uppstår och öka människors förståelse för deras val (Doulet et al., 2017). Den åsikten har både planerare och invånarna i området till hur de vill att området ska förändras i framtiden och att det är den förändringen som de flesta vill se.

Det finns en skillnad i den vision som finns över Haga-området mellan planerare och invånare. Även om den kan stämma överens i vissa fall finns det en hel del skillnader. Inom 400 meters-nivån har de starkaste åsikterna funnits och en hel del variation och skillnader i visioner. När en tittar på resultatet från 400 till 800 meters-nivån har det varit en alltmer liknande vision för platsen, även om en stor del av de inom 400 meters nivån har en någorlunda liknande vision som planerarna.

Den vision som planerare har är att det ska vara en öppen plats där tillgängligheten är bättre än vad den är för tillfället. Planerare vill att det skapas enklare, smidigare och mer effektiva flöden och möjliggör till ett förbättrat flöde på platsen och att Haga-hållplatsen bidrar med ett förenklat flöde till sydvästra Göteborg. De vill att det ska skapas en attraktiv miljö med en känsla av trygghet och samhörighet. Att platsen ska agera som en sammankoppling mellan olika stadsdelar. De vill att det ska skapas bättre flöden för cyklisterna och fotgängarna i området och att kollektivtrafiken ska vara verksam som ett effektivt sätt att förflytta sig. De ser att bilberoendet i området ska minska. Den vision som finns på platsen är att de flesta invånarna tror att det kommer skapa en allt mer attraktiv miljö i området och att platsen i sig kommer att dra nytta av den förändringen. Samtidigt finns det några som tror att det kommer skapa en negativ förändring vilket leder till att området förlorar sin charm. De flesta tror att platsens identitet och upplevelse kommer att förbli densamma, men även här finns det de som tror att med en sådan stor förändring kommer det påverka området för mycket och att Haga-området inte kommer vara detsamma som det är idag. Det finns en hel del skillnader som sagt i de visioner som finns från båda parterna om Haga-området. Invånarnas vision som enhet liknar de visioner som planerarna har, men om siffrorna tittas på i mer detalj och särskilt på särskilda åldrar och var de rör sig eller bor så kan det visas en hel del skillnader.

I och med människors identitet och upplevelser till platserna i fråga behövs det tas med under planeringen och byggnationen. Att planera så att dessa känslor kompletteras i form av någonting annat och att miljöns karaktär i området inte förändras för dramatiskt (Olsson et al., u.å.). Genom att planera på detta vis har det skapat en möjlighet att integrera de som redan rör sig och bor i området så att de tas med i beräkningarna i planeringen.

Som avslut kan de visioner som finns för Haga-hållplatsen och den omkringliggande platsen ses som att de till viss mån är den samma även om det finns en tendens att den skiljer sig åt hos vissa parter. Upplevelsen av platsen och identiteten påverkas och genom de strategier som planerare har använt sig utav har det lett till en ökning i platskänslan och den identitet som finns då fler kan röra sig enklare och smidigare i området utan några hinder.

## 7 Källförteckning

- Banverket. (2006). *Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Västlänken, en tågtunnel under Göteborg*. Göteborg: Banverket.
- Bernick, M. och Cervero R. (1997). *Transit Villages in the Twenty-first Century*. New York: McGraw-Hill.
- Bertolini, L., Curtis, C. & Renne, J.R (2009a). Chapter 1: Introduction. I Curtis, C., Renne, J.R & Bertolini, L. (red.) *Transit Oriented Development: Making it Happen*. Ashgate, London, s. 3-12.
- Bishop, Z. (2015). *Transit-Oriented Development*. Ball State University: Virginia Ball Center for Creative Inquiry.
- Boverket. (2010). *Socialt hållbar stadsutveckling*. Boverket: Karlskrona
- Brendel, P., och Friday, J.M. (2009). *Transit-Oriented Development*. City of Jersey Village.
- Cedermark, H. (2016). *Debatt: Västlänken är ett högriskprojekt*. Göteborg.
- Cervero, R. (2004). Transit-oriented development in the United States: experiences, challenges, and prospects (Vol. 102). *Transportation Research Board*.
- Cervero, R., and K. Kockelman. (1997). Travel demand and the 3 D's: density, diversity and design. *Transportation Research Record* 2(3): 199–219.
- Curtis, C., Renne, J., och Bertolini, L. (Eds.). (2009). *Transit Oriented Development: Making it Happen*. Farnham. Surrey: Ashgate.
- Curtis, C. (2017). *Public transport-oriented development and network effects. Handbook on Transport and Development*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, s.136-148.
- Doulet, J., Delpirou, A., Delaunay, T. (2017). *Taking advantage of a historic opportunity? A critical review of the literature on TOD in China. The Journal of Transport and Land Use*. Paris: Univeristy of Paris East.
- Esaiasson, P., Gilliam, M. och Wängnerud, L. (2012). *Metodpraktikan. Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Nordstedts: Stockholm.
- Ewing, R., and R. Cervero. (2001). Travel and the built environment: A synthesis. *Transportation Research Record* 1780: 87–114.
- Frändberg, L., Thulin, E., Vilhelmsson, B. (2005). *Rörlighetens Omvandling. Om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur.
- Göteborgs Stad. (2011). *SKA Social Konsekvensanalys, människor i fokus 1.0*. Göteborg: Göteborgs Stad.

Göteborgs Stad. (2014). *Social Konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys. Detaljplan för Västlänken. Station Haga*. Göteborg: Göteborgs Stad.

Göteborgs Stad. (2014b). *Detaljplaner. Västlänken. Miljökonsekvensbeskrivning station Centralen och station Haga*. Göteborg: Göteborgs Stad.

Göteborgs Stad. (2015). *Cykelprogram för en nära storstad. 2015-2025*. Göteborg: Göteborgs Stad.

Holmes, J., och van Hemert, J. (2008). *Transit-Oriented Development*. The Rocky Mountain Land Use Institute.

Kriemann, J. Savolainen, S. Schlömer, C. von Stechow, T. Zwickel and J.C. Minx (red.). *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.

Kultur i Väst. (u.å.). *Platsutveckling*. Hämtad: 2017-05-20 från: <http://www.kulturivast.se/samhallsutveckling/platsutveckling>

Leemans, A. & Ivkovic, M. (2013). *Low Carbon stations for Low carbon cities. Quick-scan desk research on trends, challenges and opportunities in adapting urban interchanges for low carbon future*. Yellow design Foundation, Bryssel. Mistra Urban Futures.

Lind, R. (2015). *Vidga Vetandet. En introduktion till samhällsvetenskaplig forskning*. Studentlitteratur: Lund.

Ma, L. (2010). How to improve the procedures of urban comprehensive transportation system planning. *Urban Transport of China* 8(5): 1–5.

Nicholas, J., Clifford, S., Holloway, S., Valentine, G. (2013). *Key concepts in Geography*. California: SAGE Publications.

Nyström, J., Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder, en översikt*. Lund: Studentlitteratur.

Olsson, S., Larberg, V. (u.å.). *Identitet och upplevelse*. Göteborg: Göteborgs Stad.

Pacione, M. (2009). *Urban Geography, a Global Perspective*. Routledge.

Qviström, M., (2014). *Putting accessibility in place: A relational reading of accessibility in policies for transit-oriented development*. Geoforum.

Research Results Digest. (2002). *Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States*. Washington, D.C.: University Research and Training Program.

Sims R., R. Schaeffer, F. Creutzig, X. Cruz-Núñez, M. D'Agosto, D. Dimitriu, M.J. Figueroa Meza, L. Fulton, S. Kobayashi, O. Lah, A. McKinnon, P. Newman, M. Ouyang, J.J. Schauer, D. Sperling, and G. Tiwari. (2014). Transport. I Edenhofer, O., R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, E. Farahani, S. Kadner, K. Seyboth, A. Adler, I. Baum, S. Brunner, P. Eickemeier, B.



Spacescape. (2014). *Stadslivsanalys för Västlänken. För tillgängligare och tryggare mötesplatser kring uppgångarna*. Spacescape: Trivector.

Stadsbyggnadskontoret. (u.å.) *Vanliga frågor och svar om Västlänken*. Göteborg: Göteborgs Stad.

Trafikverket. (2013). *Stationshandbok*. Rapport 2013:060.

Trafikverket. (2015). *Om Västlänken*. Göteborg: Trafikverket.

Västra Götalandsregionen. (2017). *Trafikförsörjningsprogrammet – så utvecklas kollektivtrafiken*. Göteborg: Västra Götalandsregionen.

## 8 Bilagor

### 8.1 Bilaga 1, Enkätundersökning

Vilken vision finns för den planerade Haga hållplatsen i Västlänken?

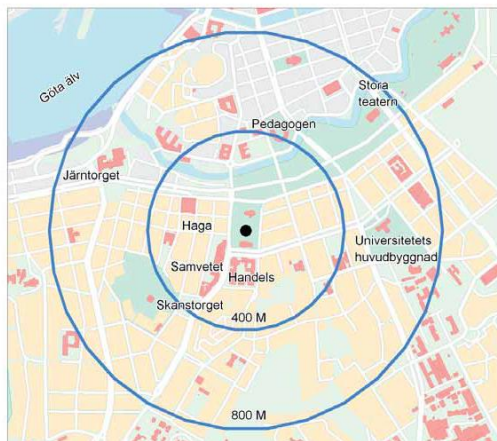
1. Ålder

- 0-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- 71 uppåt

2. Kön

- Kvinna
- Man
- Annat

Bor du eller rör du dig inom detta område i Haga? (Om bilden ej syns syftar det på en cirkelradie på 800 meter från Hagaparken. Platser som Vasaplatsen, Järmtorget, Pedagogen och Skansentorget är inräknade.)



- Jag bor inom detta område.
- Jag rör mig inom detta område.
- Jag både bor och rör mig inom detta område.
- Nej, jag bor inte och rör mig inte inom detta område.

4. Hur ser du på byggnationen av Västlänken? Tror du att det kommer ha en positiv eller negativ inverkan på Göteborg?

Ditt svar

---

5. Hur tror du området Haga kommer att förändras över ett långsiktigt perspektiv om Haga hållplatsen byggs?

Ditt svar

---

6. På vilket sätt tror du att Västlänkens hållplats i Haga kommer förändra området?

- Det kommer att ske stor förändring då det kommer bli mer attraktivt att bo där.
- Det kommer inte att ske någon förändring.
- Det kommer att uppstå en liten förändring vilket inte har så stor påverkan.
- Övrigt: \_\_\_\_\_

7. Hur kommer det sociala att påverkas? Kommer Haga vara som det är idag?

- Det kommer att förändras helt och påverkas negativt.
- Det kommer att dra nytta av tillgängligheten och bli förändrat på ett bra sätt.
- Övrigt: \_\_\_\_\_

8. Hur kan det komma att påverka upplevelsen av platsen och identiteten?

- Det kommer att bidra med en bättre upplevelse av platsen och identiteten.
- Det kommer att försämra upplevelsen av platsen och identiteten.
- Övrigt: \_\_\_\_\_

9. Vad har du för vision för hur Haga kommer att bli efter byggnationen av Västlänken?

Ditt svar \_\_\_\_\_

10. Hur tror du att den planerade hållplatsen kommer att påverka flöden som sker där?

- Det kommer att bli sämre då det kommer röra sig mer folk där.
- Det kommer att skapa bättre tillgänglighet och underlätta för annan kollektivtrafik.
- Det kommer att vara likadant som idag.
- Det kommer att skapa en större belastning för området.
- Övrigt: \_\_\_\_\_

## 8.2 Bilaga 2, Samtalsintervju

### Samtalsintervju

Lite inledande ord om syftet med intervjun och hur den kommer att vara upplagd.

#### Tema 1: inledande frågor

Vad har du haft för roll i planeringen av Västlänken?

Kan du beskriva hur planeringsarbetet har sett ut under de senaste åren?

#### Tema 2: Transit-Oriented Development

Har du hört talas om begreppet Transit-Oriented Development?

Har ni haft den teorin i åtanken när ni planerat Haga hållplatsen?

Tror du att med hjälp av TOD att Haga i sig kommer att förändras med mer byggnationer kring hållplatsen?

Tror du att ett så kallat stationssamhälle kan komma att uppstå?

I och med TOD används de 5 D:en. Täthet, Mångfald, Design, Tillgänglighet, och Distans till hållplatser. Hur har ni använt er av dessa?

#### Tema 3: Haga hållplatsen

Vad har du som planerare för vision för Haga-området?

Vilken påverkan kommer hållplatsen ha på ett långsiktigt perspektiv?

Hur tror du att den planerade hållplatsen kommer påverka flödena som sker där?

Hur tror du att de som bor i området kommer att påverkas?

Hur kan platsens betydelse förändras?

Med byggnationen av Västlänken med Haga stationen, hur kan regionen gynnas av att växa hållbart?