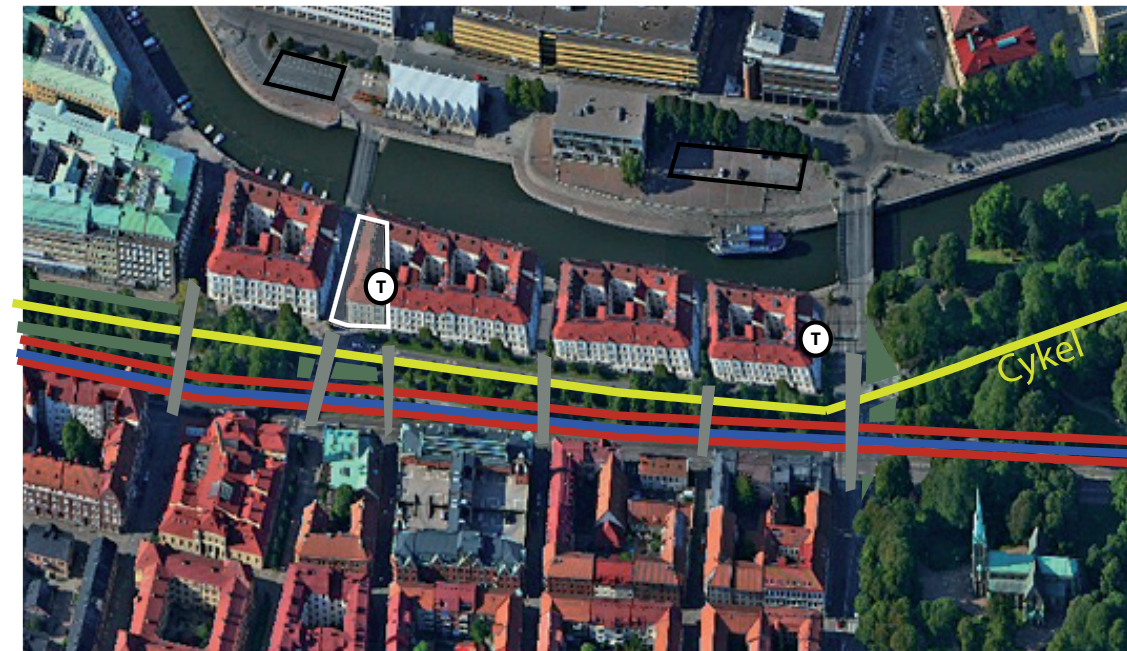


# Västlänken - Haga C



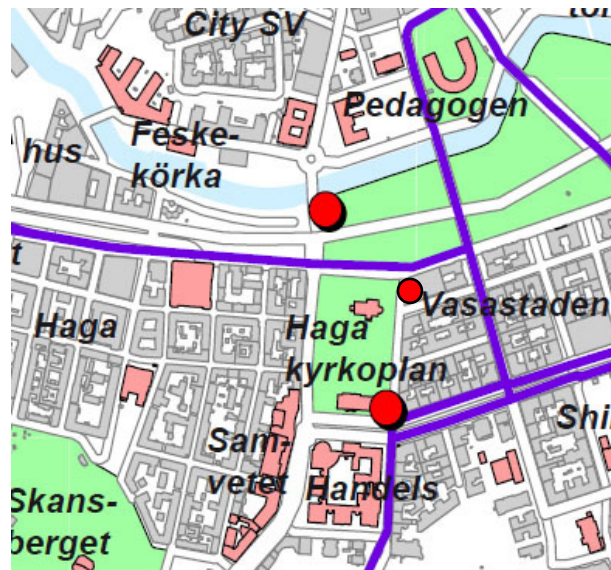
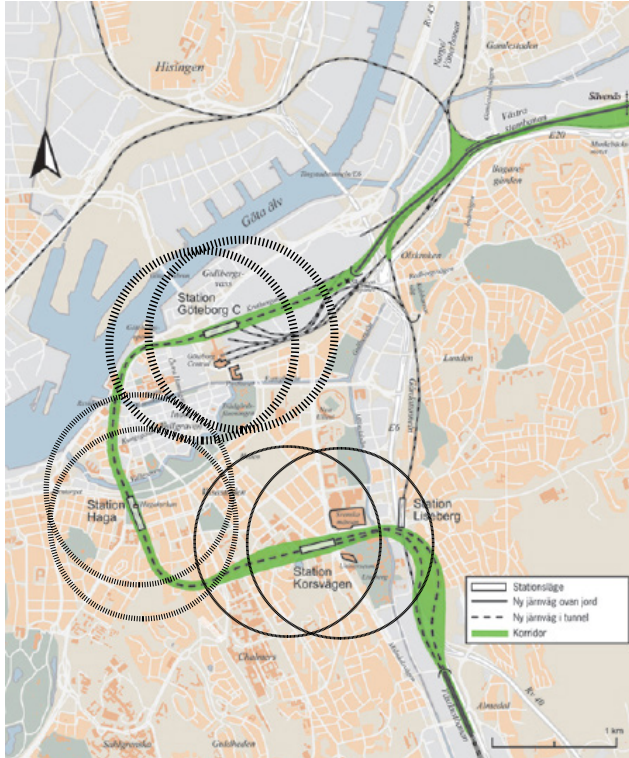
**Ideskrift om Västlänkens uppgångar vid Haga Central**  
En stadsmässig förtätning ger bättre parker och boendemiljöer



## Västlänkens station vid Haga...

Västlänken kommer att ha tre stationer: Centralstationen, Haga och Korsvägen. Den underjordiska tågstationen i Haga kommer i sin tur att ha två uppgångar - En norra nära Rosenlundskanalen och en södra nära handelshögskolan.

Den södra uppgången är hittills tänkt att ligga i parkmiljö i Haga kyrkoplan och även den norra i Kungsparken där den delvis kommer att överlappa centralstationens upptagningsområde (cirklar 800 m). Om nu även den norra uppgången är tänkt att ligga så nära Haga kyrkoplan kan man nästan undra varför det behövs mer än en enda uppgång?



Valet av Haga som stationsläge är lite märkligt ur flera aspekter inte minst exploateringsekonomiskt eftersom det finns så lite byggbar mark som kan väga upp utgifterna med inkomster.

Området klarar inte för höga våningshöjder eller minskad parkyta utan att få ekonomiskt negativa konsekvenser (turism, city branding, socialt). Då måste en byggnation möjliggöras på annat sätt - genom att frigöra ytor från överdimensionerade trafikleder med privatbilism till stadsmässig exploatering.

## Haga C - Handels:

Den södra uppgången vid handels har en geografisk logisk placering vid högskolan och Vasagatan. Men den är placerad på **fel sida gatan** där den blockerar entrén till den så välbehövda parkmiljön på Haga kyrkoplan.

Sedan genererar den ingen exploatering alls - det är ett ekonomiskt slöseri med mark som för Göteborgs del redan hör till historien.



Även en glasbyggnad tar bort ju parkmiljö!

## Haga C - Rosenlund:

Och den norra uppgången har placerats i Kungsparken utan bebyggelse i närheten med trafikleder- "park" eller kvällsstängda kontorskomplex åt alla vädersträck... är det verkligen tryggt kvällstid och är detta ens rimligt?

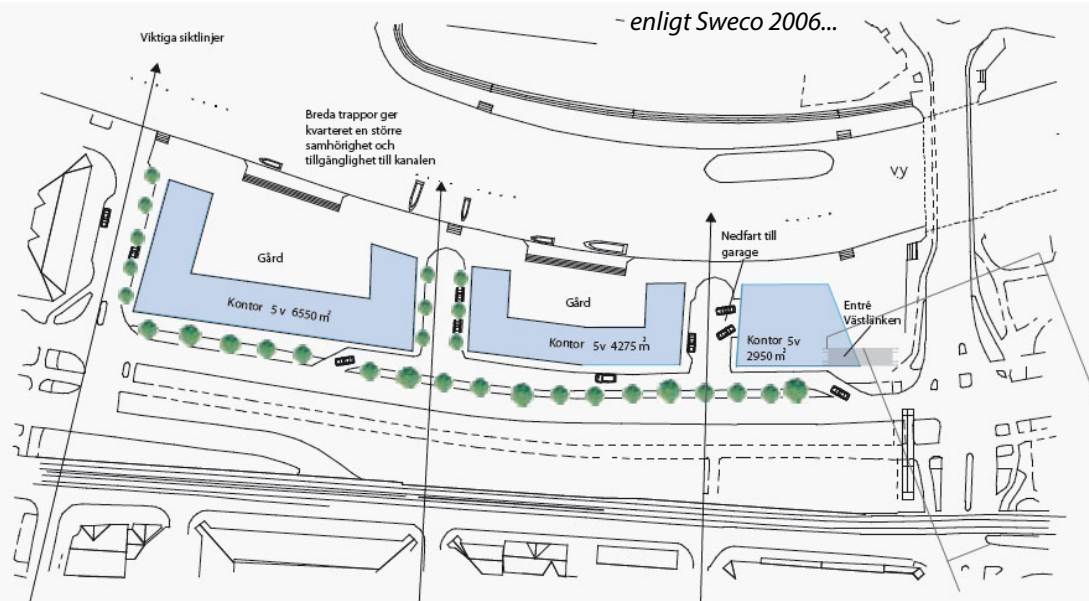
Nej, om Göteborg ska förtäas i beräknad takt som stadens politiker och invånare önskar utan försämrade stadskvaliteter och miljö krävs en helt annan byggnadsmetodik med riktiga stadskvarter...



Lockas man att åka tåg när man bara möter bilar på vägen dit?

# Haga C = exploatering?

Rosenlund som kvällsdött kontorsområde  
- enligt Sweco 2006...



Varför ska vi nu göra samma misstag som Köpenhamn?



I program för detaljplaner - västlänken 2006 fanns även Swecos syn på Pustervik som ett renodlat kontorsområde. Liknande och lika sorgliga resultat finns redan i många storstäder. Men är det verkligen likt Köpenhamns hästsk

-oformade kontorskomplex ovan som är önskvärt här... vore det inte bättre att låta innerstadens blandstad växa ihop med Haga och Linné? **Nu måste vi byta fokus från bilberoende funktionsseparering till hållbar stadsutveckling.**

# Haga C - Rosenlund (Maximal exploatering)

Om man istället skulle titta på Västlänkens uppgångar med hållbar förtätning i bakhuvudet så får man en ny bild (se karta nästa uppslag). Samlar man ihop de 6 st lederna som går österut från Järntorget idag till 4 skulle otroligt attraktiv och byggbar mark frigöras. Exploateringen kräver att privatbilismen byter plats



IDAG

med cykelleden som flyttas ut från nya allén till parkgatan vilken blir en mer renodlad trafikgata för både kollektivtrafik och bilar i en fil (eller två filer).

Området klarar inte av en byggnation med fler våningar än 5 närmast kanalen utan att tappa i framtida attraktionskraft men något högre närmast Järntorget i form av smalkvarter med terrasser.

Bullret löses med lägre bilhastigheter 30km/h.

Eftersom Haga C ligger djupt på 22m kan en uppgång kanske flyttas närmare järntorget och få upptagning ända till masthuggstorget (800m). Där bör i så fall ett litet torg binda ihop fiskekyrkan med pustervik och Haga.

Med denna lösningen blir även kungsparken en renodlad park med promenad och cykel i Nya Allén så som den ursprungligen var. Men den sista biten av allén innan Järntorget blir flyttad och många träd försvinner trots att det går att spara några vid Parkgatan och i innergårdar. Frågan är om det är riktigt önskvärt...



IMORGON?

De olika kvarteren på nästa uppslag:

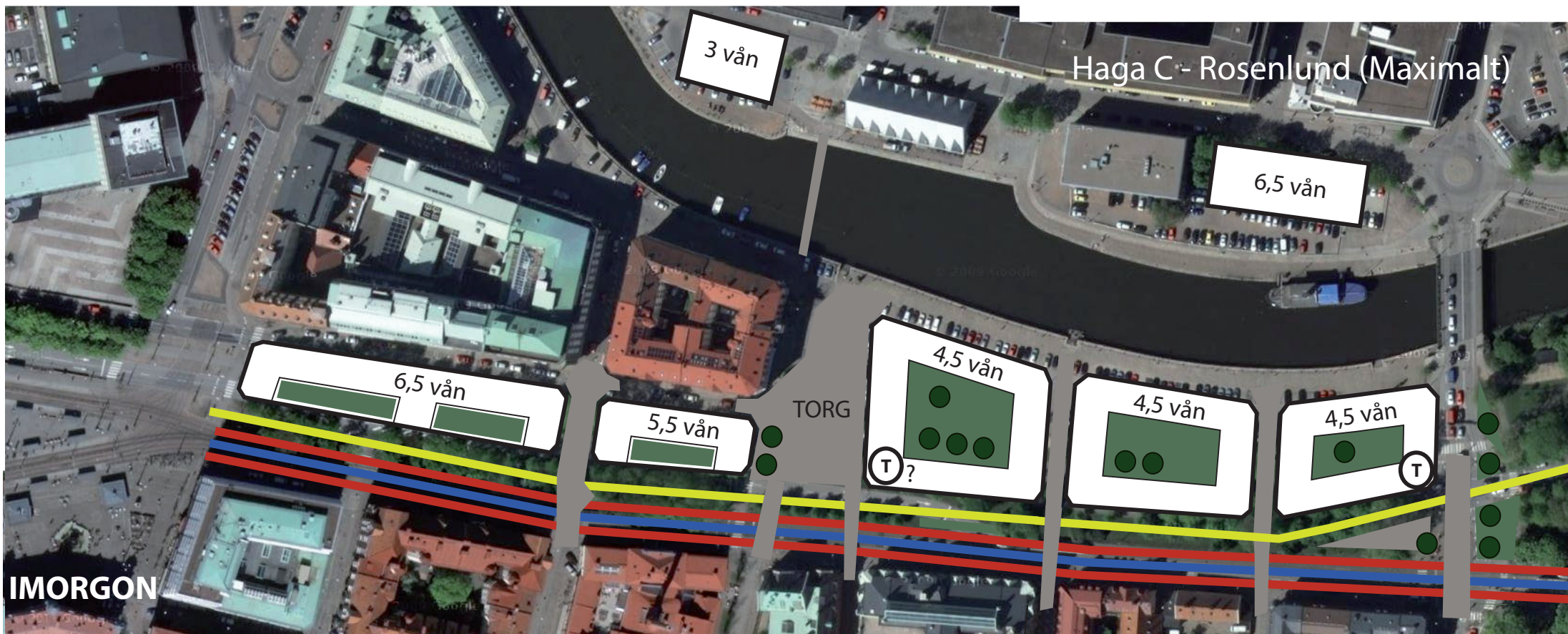
1. = 70 lägenheter & 5000 m<sup>2</sup> lokal (2 vån)
2. = 30 lägenheter & 2000 m<sup>2</sup> lokal (2 vån)
3. = 85 lägenheter & 2000 m<sup>2</sup> lokal
4. = 60 lägenheter & 1500 m<sup>2</sup> lokal
5. = 55 lägenheter & 1500 m<sup>2</sup> lokal

Vid fiskekyrkan: (alla siffror ungefärliga)

6. = 10 lägenheter & 600 m<sup>2</sup> lokal
7. = 40 lägenheter & 2400 m<sup>2</sup> lokal (2 vån)



Smalkvarter med upphöjd terrass i Sthlm



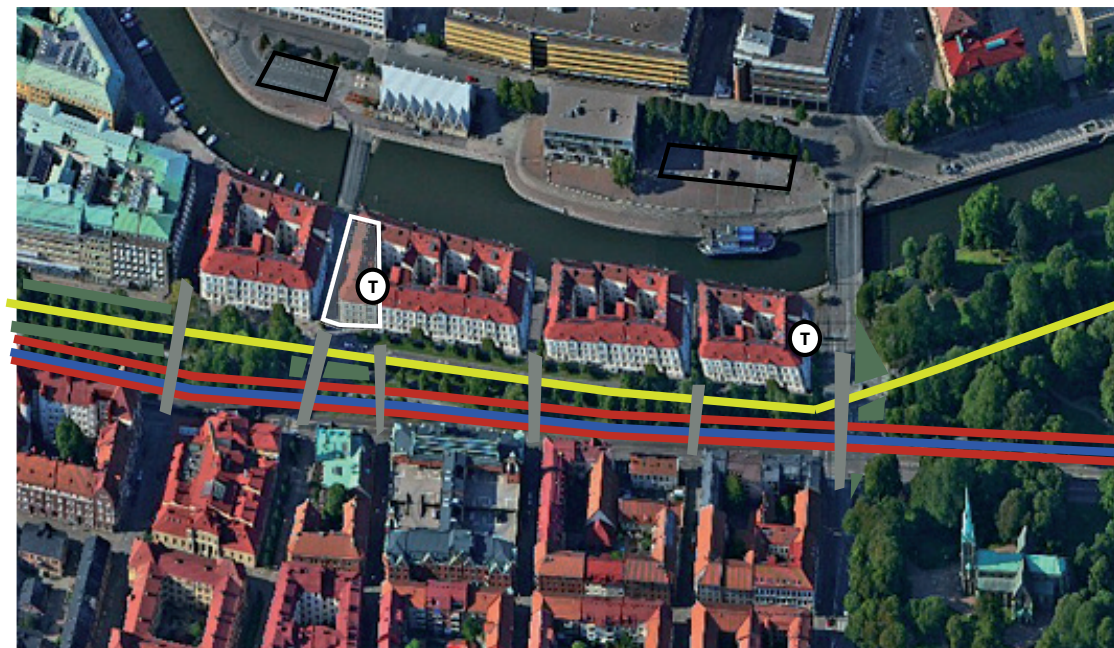
Cykel Bil Spårväg Träd (helst sparade) Ny grönyta Uppgång från tåg

Totalt = 350 Lägenheter (på båda sidorna rosenlundskanalen)  
 = 15 000 m<sup>2</sup> för verksamheter (i bottenplan & ev 1 upp)



## Haga C - Rosenlund: (minimal exploatering)

## Haga C - Handels:

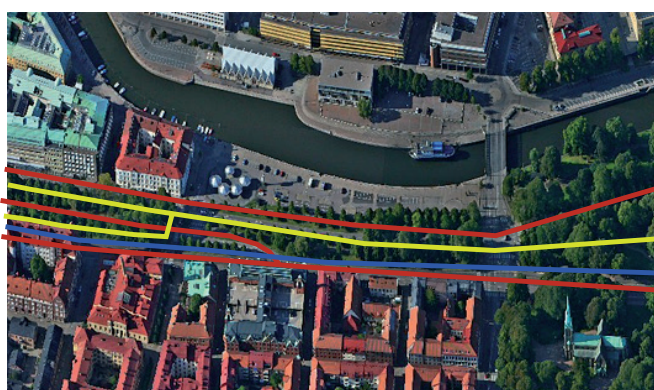


Om man vill bevara Nya allén i ursprungligt läge och maximalt 4,5 våningar vid kanalen ger det en exploatering på:  
 - 200 st lägenheter  
 - 7000 m2 lokal

Ett litet torg mellan Fiskekyrkan och Dicksons gamla folkbibliotek räknas in även här för att inte bryta siktlinjerna från Haga nygata till fiskekyrkan.

Kvarteren i detta förslaget blir ovanligt smala med innergårdar likt ljusskakt. Men det uppvägs mycket om Kungsparken bredvid förvandlas till en park där du faktiskt vågar låta dina barn springa fritt...

Rosenlund IMORGON ill. Jesper Hallén (modifierat av Lukas)



Rosenlund IDAG med 6 - 4 trafikleder genom "park"

Båda förslagen (mini & Maxi) kräver att biltrafiken samlas ihop och att Hagas gatunät tillåts nå kanalen utan blockering - annars är ingen gynnsam exploatering möjlig. Det går inte att förtäta och minska bilberoendet genom bevarad eller ökad framkomlighet för enbart privatbilism och en fortsatt överdriven P-norm.



IMORGON: Haga C - Handels med tåguppgång vid hörnet med hjälp av 3d-fastighetsbildning



IDAG: Handelshögskolans låga tegelbyggnad

Vid Handels uppgång är det ännu snävare med exploateringsmöjligheter. Men om Göteborg och Handelshögskolan kan samarbeta skulle parkmiljön i Haga kyrkoplan sparas. Dessutom skulle lösningen ge Handels en utökad byggrätt på 5 våningar. Själva uppgången hade inte krävt mer yta av den

gemensamma byggnaden än vad som går åt till impediment mot vasagatan idag. Detta innebär ett nytt samarbete mellan olika mark/fastighetsägare för att få den bästa lösningen för hela staden. Allt kan inte för all framtid lösas på kommunägd mark.

Handelshögskolan skulle i sin tur ha mycket att vinna på att bygga om sin låga tegelbyggnad: professorsbostäder, internationella gästflörelärsbostäder, ökad lokalyta, studentbostäder. Den höga byggnaden i grönt och vit marmor av Carl Nyrén sparas dock i sin helhet.

## Om trafiken samlas ihop - så frigörs attraktiv mark



*(Odetaljerad) skiss på hur mycket exploateringsyta som vinnas på anpassade trafik/kollektivstråk*

Om privatbilismens hastighet sänks till 30 km/h och om spårvägens dragning undviker onödiga svängar så minskar bullret så mycket att mängder med attraktiva bostäder kan byggas centralt.

Dessutom ger ombildandet av trafikleder till stadsgator så mycket mark att slutna kvarter med tysta innergårdar kan byggas, vilket minskar bullret ännu mer.

Den slarviga skissen ovan är en alternativ lösning på linjedragningen baserad på äldre stadsplaner som dock i flera fall inte längre är aktuell...

Men det enklaste sättet att planera en stadsstruktur för en hållbar livsstil är att lära sig av just äldre planer då inte massbilism hunnit bli den rådande lösningen.

Västlänkens stationer kommer att få en så omfattande påverkan på hela staden att de inte längre kan lösas med kortsiktiga frimärksplaner. Norrmalm och Östermalm i Stockholm hade en stadsplan som tog 50 år att bygga klart, det är en inspiration för framtiden. Kungsparken är ju egentligen inte en så stor park som den utger sig

## ... till riktiga stadskvarter



*Nya Allén blir promenad och cykelstråk*



*Parkgatan blir en stadsgata inspirerad av...*



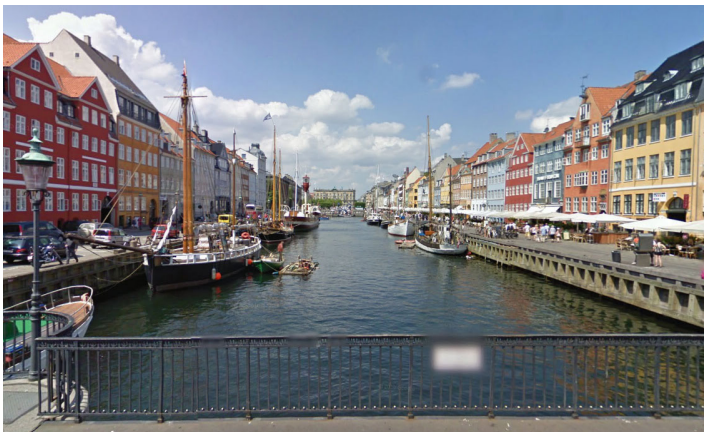
*Karlavägen & Humlegården med parktrottoar*

för att vara. Förutom områdena längs kanalen är ju många ytor alldeles för bullerstörda. Västlänken måste även medföra något positivt för de som redan bor i området utöver de som bara ska pendla in och en riktig park är väl det minsta de kan begära.



*1930-tals nostalgi*

*En ny typ av stadsplanering kräver även en ny typ av arkitektur...*



*Rosenlund har samma potential som Nyhavn - ta vara på den!*