

PM, version 2

Åtgärdsförslag för Kungsparken/Nya Allén

Planering för Västlänken, station Haga, inom miljö av riksintresse för kulturmiljövården i centrala Göteborg



Innehåll

Bakgrund, Kulturhistorisk målsättning, Syftet med åtgärderna.....	3
Västlänken i Haga och planerna för kollektivtrafik i Vasa/Haga	5
Varför behövs förstärkande åtgärder?.....	6
Sammanfattning av påverkan på riksintresset för kulturmiljö, Vallgravsstråket med Kungsparken och Allén	7
Bildmontage av samlad påverkan på miljön.....	8
Parkens värden: Väsentliga karaktärsdrag i den engelska landskapsparken	11
Enkel nulägesanalys av Kungsparken	12
Åtgärd: Begränsning av påverkan på träden	13
Förslag: Stärkande åtgärder i och kring Kungsparken	14
Tillkommande projekt.....	19

ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Göteborgs stadsmuseums dnr: 1061/12

Foto: Arkiv, Göteborgs stadsmuseum samt Anette Lindgren

Omslagsfoto: Lars Bygdemark

Län: Västra Götalands län

Kommun: Göteborgs kommun

Stadsdel: Heden, Lorensberg, Vasastaden, Haga, Pustervik

Dokumentationsmaterialet förvaras i Göteborgs stadsmuseums arkiv

Göteborgs stadsmuseum, Norra Hamngatan 12, 411 14 Göteborg,

Tel: 031-368 36 00. E-post: stadsmuseum@kultur.goteborg.se

© GÖTEBORGS STADSMUSEUM 2014

Bakgrund

Arbetena med Västlänken och medföljande projekt påverkar olika aspekter av riksintresse för kulturmiljövården "Göteborgs innerstad" (O 2:1-5).

Inför bygget av tågtunneln och etablering av en station i Haga pågår för närvarande planering av många olika delprojekt. I en miljö av riksintresse är det viktigt att så tidigt som möjligt lyfta in kulturmiljövårderna så att bästa möjliga lösningar ur kulturmiljöperspektiv kan tas fram för såväl större som mindre delprojekt.

Genom att ta utgångspunkt i riksintresset när man gestaltar området vinner man även tydlighet i stadsrummet, en ökad läsbarhet i staden och ett tydligare sammanhang för de tillkommande stationerna att landa i.

Arbets sättet att behandla denna fråga i PM-form har initierats av Göteborgs stadsmuseum och har förankrats i diskussion med andra medverkande i planprocessen. Med PM-formen vill museet understryka att det inte ska läsas som ett yttrande men fungera vägledande. Museet vill även understryka att värdebärarna inom riksintresset måste hanteras som helheter.

Detta PM är det första och behandlar parkbältet och allén på det gamla befästningsområdet. Kommande tre PM kommer att hantera Skansen Lejonet, spåren av den befästa staden, landeriepoken och Göteborgsutställningen 1923 (området runt Korsvägen).

PM:et är sammanställt av Göteborgs stadsmuseum och är ett första försök att få en samlad bild av hur Trafikverket och stadens olika planer påverkar kulturvärdena i Kungsparkens västra del. Fokus ligger dels på att visa den samlade påverkan av de olika projekten och enkelt skissa konsekvenserna av detta, och dels på att lyfta fram ett paket med åtgärder/skyddsåtgär-

der. Åtgärderna syftar till att stärka befintliga värden i Kungsparken så att området kan möta det nya tillägget i stadsrummet utan att väsentligt förlora tydlighet och läsbarhet.

Denna version, nummer två, är något förtydligad i styckena på denna sida samt i några bildtexter.

Kulturhistorisk målsättning

Övergripande mål för alla planer i detta område bör vara att:

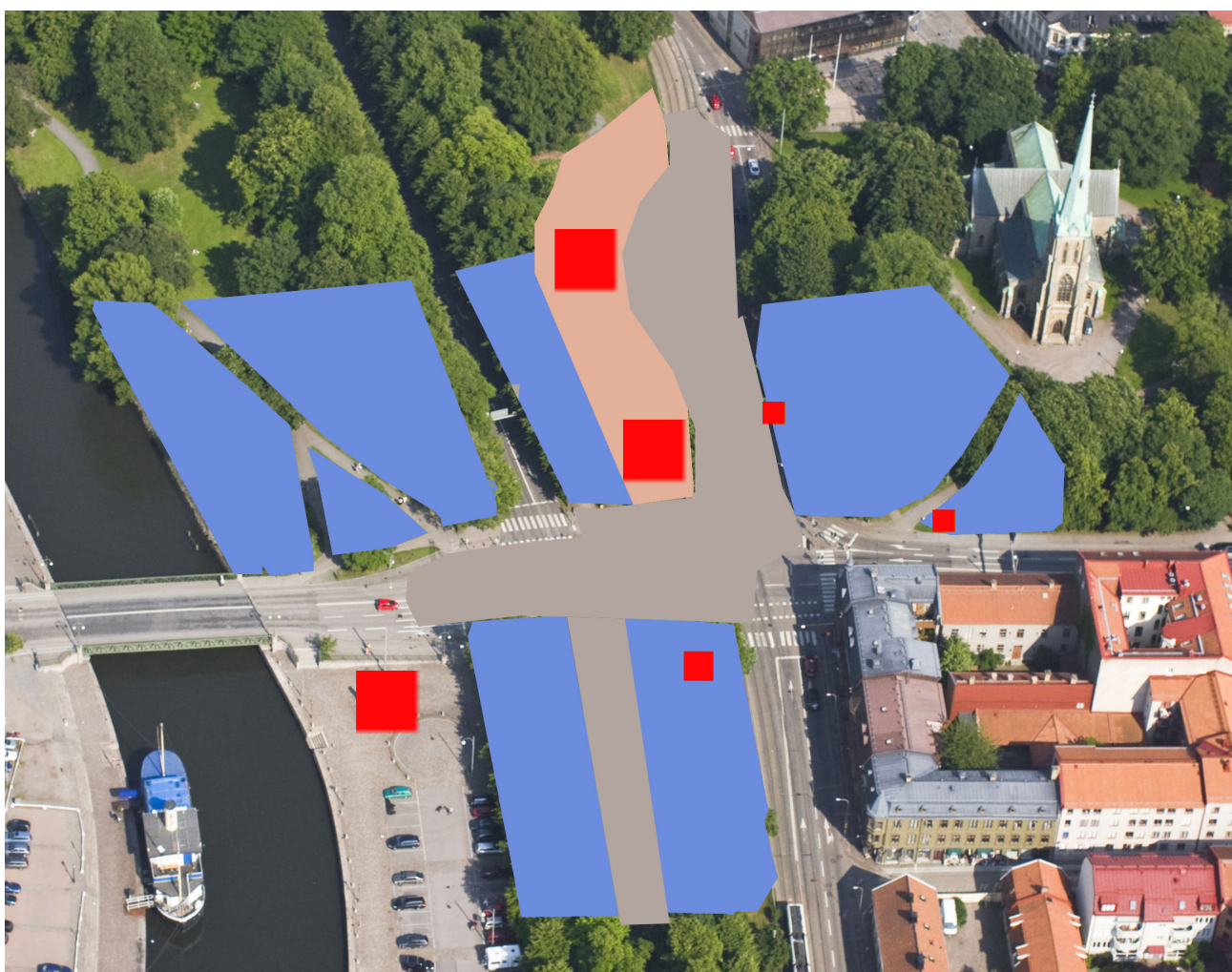
- Mildra negativ påverkan på värdebärare.
- Kungsparken ska vara en minst lika stark och tydlig enhet i staden när arbetena avslutas. De väsentliga karaktärsdragen ska helst upplevas som starkare och upplevelsen av parken som en sammanhållen enhet ska vara starkare.
- Ingreppen i befästningarna ska hållas till ett minimum. Berättelsen om befästningarna under mark ska bli tydligare.
- Haga Kyrkoplan, Vasastaden och Haga ska vara tre ifrån varandra tydligt avgränsade enheter, i sin tur avskiljbara från Vallgravsstråket.

Notera: Detta PM hanterar (ännu) bara intrånget i Kungsparken.

Syftet med åtgärderna

Syftet med de föreslagna åtgärderna (sidorna 13-18) är:

- att understryka vikten av åtgärder för bevarande av värdefulla träd
- att presentera ett åtgärdspaket för att stärka Kungsparkens integritet och karaktär så att värdet inte väsentligt minskas med de föreslagna ändringarna.



Skiss av samlad påverkan på Kungsparken, se text på motsatta sidan

Västlänken i Haga och planerna för kollektivtrafik i Vasa/Haga

Västlänken är en del av Västsvenska paketet och ska bidra till bättre pendlingsmöjligheter i Västsvrige. Pendeltågstunneln kommer att byggas med en station i Haga, under Haga kyrkoplan. Området är delvis berg och delvis lera vilket innebär både sprängning och schaktning.

Utöver station för pendeltåg planeras för utbyggnad av kollektivtrafik och omläggning av biltrafik i området. Närmast i tid och rum ligger den nya kollektivtrafikpunkten som ska ligga i anslutning till de norra uppgångarna från Västlänkenstationen. Exakt utbredning och utformning är inte klart idag men på arbetsmöten har det presenterats skisser som i stort visar hur området kommer att disponeras.

Skiss av samlad påverkan på Kungsparken

På motsatta sidan syns en skiss av samlad påverkan på parkens västra ände. Detta är en schematisk skiss, inget är inmätt, illustrationen ska ses som en övergripande bild och representerar den bild som Stads-museet fått genom medverkan i olika arbetsgrupper.

Blått betecknar ytor där alla träd sannolikt kommer att behöva fällas. Det handlar om allt ifrån relativt nyplanterade alléträd till karaktärsfulla solitärer som stått sedan parken grundades, alltså dryga 150 år. Efter en första mycket enkel inventering på plats uppskattar Stads-museet att planerna berör ca 40 träd som av ålder och/eller karaktär/placering bedöms som värdefulla i den kulturhistoriska parken. Parken/allén ska återplanteras på alla blåmarkerade ytor. Enstaka träd kan förhoppningsvis sparas, antingen på plats eller eventuellt genom att flyttas. Blått omfattar både område för schakt och skisserat arbetsområde, det kan komma att justeras (minskas) något.

Grått är vägar, befintliga samt utökade med bussficka vid ny kollektivtrafikknutpunkt. Rosa anger ungefärlig yta för nytt hållplatsläge (Västtrafik) inklusive passage från Västlänkens uppgång.

Röda fyrkanter markerar lägen för tillkommande uppgångar (de två större mot Järntorget), byggnad för Västtrafiks resandeservice större längst upp), de små är extra uppgång för Västlänken (längst upp), rökassschakt och cykelentré i Allén (närmast Järntorget). Byggnad för resandeservice och uppgång från stationen kan samordnas.

Se även illustration på sidan 8-9.

Varför behövs förstärkande åtgärder?

Schaktning och tunneldragning in mot centrala staden från Haga kyrkoplan riskerar att innebära betydande påverkan på flera värdebärare inom område av riksintresse för kulturmiljövården "Göteborgs innerstad" (O 2:1-5). I det blivande stations- och kollektivtrafikområdet möts fem värdebärare i riksintresset:

- Trästaden Haga
- Haga Kyrkoplan
- Stenstaden Vasastan
- Vallgravsstråket med Kungsparken/Allén
- Befästningarna under mark

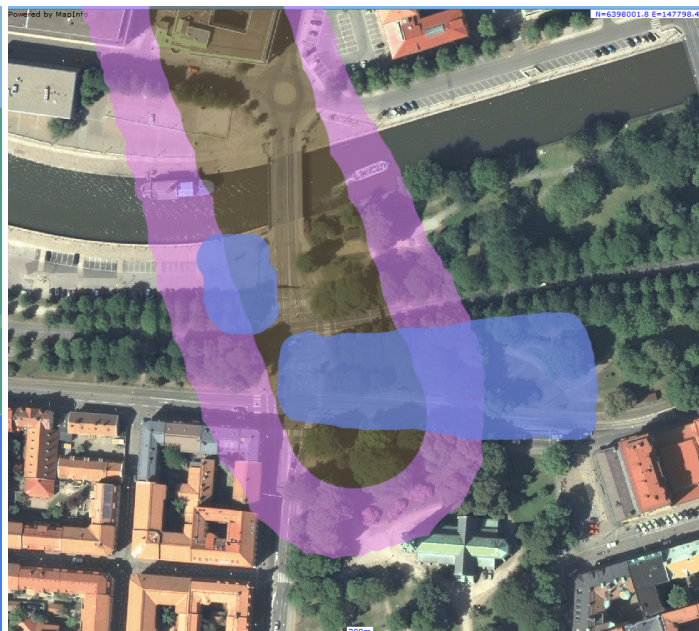
De olika komponenterna är idag tydligt avgränsade enheter vilket är en stor kulturhistorisk och stadsbildsmässig kvalitet.

Ett kulturmiljöunderlag för miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram av Antiquum på uppdrag av Stadsbyggnadskontoret. Kulturmiljöunderlaget understryker att flera av de föreslagna åtgärderna riskerar att få stora eller mycket stora konsekvenser på kulturmiljön. Schaktningen kommer oundvikligt att innebära en betydande påverkan på befästningarna och parken. I ljuset av detta är det väsentligt att diskutera olika former av förstärkande åtgärder för kulturmiljön.

Mer om parkens historik och dess värden i form av kulturhistoriskt berättarinnehåll, upplevelse och rumsliga samband går att läsa i *Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för Västlänken*, av Antiquum 2013.



Fem värdebärare i riksintresset; befästningarna under mark illustreras med gul linje, grön markering är Vallgravsstråket med Kungsparken och Allén. orange är trästaden Haga, rött Haga Kyrkoplan och blå markering är stenstaden Vasastan.



Områdets ungefärliga disposition under arbete samt område för stationer. Brunt är ungefärlig utbredning av schaktet, lila är arbetsområde, blå betecknar område för uppgång för Västlänken samt kollektivknutpunkt för Västtrafik. Inom dessa områden måste i princip alla träd tas ner, återplantering kan ske men oersättliga träd försvinner.

Fotnot: Inga hus kommer att rivas, kanterna på markeringarna är inte inmätta, endast skisserade.

Sammanfattning av påverkan på riksintresset för kulturmiljö, Vallgravsstråket med Kungsparken och Allén

Tabellen beskriver påverkan som uppkommer av planer på tunnelbygge och kollektivtrafikpunkt, samt påverkan som uppstått successivt under längre tid av trafikens ökade dominans i parkrummet.

Vad försvagar?	Hur försvagar det?
Trädfällning för tunnelbygge i öppet schakt.	Försvagar entrén till parken från söder, och från Rosenlundsbron och Sprängkullsgatan. Parkens gräns blir otydlig. Efter återplantering kommer karaktären av engelsk landskapspark att vara försvagad i många decennier. Området är flackt och öppet och kommer att sakna stödet av uppvuxna rumsbildande träd.
Etablering av knutpunkt för kollektivtrafik vid Haga.	Försvagar kopplingen mellan Kungsparken och Haga Kyrkoplan. Stadsplanen från 1860-talet blir otydligare. Haga Kyrkoplan som grön kil in från Kungsparken kopplas loss från sitt sammanhang.
Trafiken har successivt fått ta allt större plats i stråken genom parken.	Trafikmiljön är för dominant. Den splittrar parken i två delar och sänker rekreativevärdena i parkområdet mellan Allén och Parkgatan. Försvagningen har uppstått över tid. Åtgärder är inte avhängiga av Västlänken utan kan genomföras ändå.



Trafikmiljön genom parken följer konventionell standard med bl.a. skyltning i "motorvägsstorlek", vilket inte samverkar med den historiska miljön.



I dagsläget flödar parken över Parkgatan upp i slänten mot Hagakyrkan, vilket ger Haga Kyrkoplan sin funktion som "grön kil" in mellan Vasastan och Haga. Detta samband kommer att försvagas med utökad kollektivtrafikyta.

Bildmontage av samlad påverkan på miljön

På denna sida syns ett utsnitt ur snedbild från Stadsbyggnadskontoret, tagen 2012, ej manipulerad. På motstående sida syns ett enkelt copy-paste-montage av möjligt utseende efter arbetena. Bilden är en tolkning och ska inte tas bokstavligt men den är inte överdriven och samlar de diskussioner som är aktuella i dagsläget (tidigt 2014). Några tillkommande projekt som kan bli aktuella listas på nästa sida.

Notera:

Bilden illustrerar främst behovet av en illustration av färdigt utseende. Alltså behovet av att vi i detta skede av planeringen hanterar hur området ska gestaltas och fungera när stationen och kollektivtrafikpunkten är i bruk.



”Paraplyerna” illustrerar enbart att det kommer att stå en eller några strukturer på platsen. Utformningarna är inte klara. Nya träd i kommer att planteras på de ytor i parken, i allén och i slänten mot Hagakyrkan som behöver öppnas för tunnel- och stationsbygge. Mellan Nya Allén och Parkgatan ändras funktion från park till kollektivtrafikpunkt.

Ej medtaget på denna skiss:

- Eventuell uppgång till kollektivtrafikpunkt söder om Parkgatan i slänten nedanför Hagakyrkan
- Eventuell nedfart till cykelgarage i anslutning till cykelbana i Allén
- Eventuell breddning av Rosenlundsbron
- Eventuell breddning av Sprängkullsgatan
- Eventuell utbyggnad på Pusterviksplatsen (park/bebyggelse).

De två sista punkterna behandlas något mer ingående på sidan 19.

Fotnot: Breddning av Sprängkullsgatan är vid revideringen av detta PM (2 april) inte längre aktuell. Förslag på 2 stycken ca 60 kvm stora lanterniner i slänten mellan kyrkan och Parkgatan har tillkommit.



Bilden är ett montage och representerar Stadsmuseets tolkning av påverkan på området. Bilden är en tolkning och ska inte tas bokstavligt men den är inte överdriven och samlar de diskussioner som är aktuella i dagsläget (tidigt 2014).



Ovan: En trädjätte i form av en gigantisk kastanj som sannolikt står i riskzonen. Trädet förmedlar upplevelsen av parkens ålder och är en rejäl rumsbildande pjäs i ett annars ganska öppet och flackt område.

Till vänster: Parken en ganska dyster vinterdag i början av 1900-talet. Det har dock även i denna trista skrud höga estetiska värden med vattenkontakt och vackert placerade träd. Vyn rinner inte heller iväg utan en ny bild av parken kommer att uppenbara sig när man kommit fram till kröken.



Ytterligare en bild från tidigt 1900-tal som visar hur man passerar från skugga till ljus i ett välregisserat naturparti.

Parkens värden: Väsentliga karaktärsdrag i den engelska landskapsparken

De tidiga allmänna parkerna var formella till sin karaktär, som Brunnsplanen med sina ordnade trädtrader och järnvägsplanerna med sina vältuktade prydnadsrabatter. Det är först efter 1850 som vi kan börja tala om stadsparkar som vi uppfattar dem idag, friare komponerade områden med trädgrupper, buskar och sittplatser, ämnade för vila och rekreation.

Denna parkstil benämns engelsk park (landscapskap) och byggs upp med en stomme av lummig grönska och mjuka naturliga former. Anläggningsstilen utgår från naturen men tar naturen några steg längre. En engelsk park i stadsmiljö är ett estetiskt tilltalande miniatyrlandskap, där naturupplevelserna kondenserats och regisserats för att ge mesta effekt för besökaren. Detta uppnåddes genom att man skapade ganska snabba växlingar mellan ljus och skugga, öppna ytor och tätare trädgångar, avgränsade landskapsrum och långa utblickar.

Parken är alltså formgiven för att ge stora natur- och estetiska upplevelser på en begränsad yta. De grusade gångarna bildade ett tätt och slingrande vägnät och när man vandrade genom parken skulle man mötas av nya vackra vyer och andra överraskningar runt varje hörn. Det kunde handla om en välplacerad staty som uppenbarade sig i blickfånget, ett importerat träd med spännande bladformer som kontrasterade mot inhemsk grönska, eller en vy över kanalens vattenspegel, kanske med träd planterade så de accentuerade någon vacker byggnad såsom Stora Teatern.

Förutom vanliga parkträd planterades gärna träd med utpräglade former som tärpil och pyramidpoppel, eller med färgade blad som blodbok. Inslag av exotiska träd förekom också. Den måleriska effekten var viktig, parken var liksom en levande tavla.



Många träd har med åren utvecklats till särpräglade knotiga individer.



En grupp bokar. Dessa står utanför undersökningsområdet men visar hur man arbetat med koncentrerade naturvärden.



GMA:13041:11

Vy över kanalen på 1940-talet. Liksom på bilderna nedan ser vi här staden inramad av grönska och vatten.



GhmD:43434



GMA:3722:41

Tillhör Göteborgs Stadsmuseum

Foto till vänster från ca 1870, teckning ovan från 1890. Båda visar de "regisserade scener" man ville skapa i en god landskapskap, inspirerande scener med höga estetiska värden.

Enkel nulägesanalys av Kungsparken

Denna del är mycket översiktligt utförd och främst koncentrerad till den del som berörs av de aktuella arbetena.

Styrkor

Parkens styrkor sammanfattas på ett bra sätt i *Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för Västlänken*, av Antiquum 2013. Kärnan i parken är välbevarad, det vill säga den engelska parken med mjuka gångar och vattenkontakt som byggts upp med Nya Allén som ryggrad.

Svagheter

Trafiken har tagit allt mer plats i miljön, upplevelsemässigt och visuellt. Det medför buller, avgaser och minskade möjligheter att röra sig och uppehålla sig i alla delar av parken. Kollektivtrafikens staket mot Parkgatan är en barriär som hindrar rörelse i och genom parken.

Om man hårdrar har parkens karaktär successivt förskjutits från en park med en väg som passerar igenom till en trafikled flankerad av parkavsnitt.



Foto från 1960. Nya Allén har fortfarande karaktär av en väg i en park. Foto Erik Liljeroth

Åtgärd: Begränsning av påverkan på träden

De viktigaste åtgärderna för att minimera skadorna på riksintresset är att begränsa påverkan på värdefulla parkträd i så stor utsträckning som möjligt. Tillsammans med de förstärkande åtgärderna som föreslås i detta PM finns då förutsättningar för att värdet på riksintresset inte ska minska väsentligt.

Bedömning av trädens status och värde

Bedömning av trädens status samt värdering av deras natur-, kultur- och sociala värden pågår, både hos Trafikverket och inom kommunen. Detta PM vill inte föregripa det arbetet, men det står ju redan utom all tvivel att det finns många värdefulla gamla träd inom projektets influensområde. De sekelgamla träden förmedlar upplevelsen av parkens ålder och deras volym är rumsbildande i ett annars ganska öppet och flackt område.

Åtgärder för att bevara träd

Innan slutgiltiga beslut tas om vilka träd som kan sparas och inte så behövs en ordentlig utredning av vad som är praktiskt möjligt att göra för att bevara dem. Sen får en avvägning göras mellan kostnad och nytta.

Ur ett kulturmiljöperspektiv är det av högt värde att stora träd i detta område bevaras och museet förordar att man sätter in stora insatser för att de ska kunna bevaras på plats. Om detta är omöjligt bör utredas om de kan flyttas och helst flyttas tillbaka igen. Man kan flytta många mycket stora träd, kompetensen finns sannolikt i Sverige men definitivt inom Europa.

I området för stationsläget, Kungsparken och Haga Kyrkoplan, kan åtgärdsförslagen inte koncentreras kring att få fram de billigaste och mest tidseffektiva metoderna. Ett tillräckligt bra beslutsunderlag måste även innehålla dyrare och mer tidskrävande metoder så att rätt beslut kan tas.

Exempel på bevarandeåtgärd: Utred om det är möjligt att gräva tunneln nere i schaktet från Parkgatan fram till bergpåslaget under kyrkan. Det rör sig om en begränsad sträcka och tunneltaket är beräknat att ligga ungefär 20 meter ner i schaktet. Detta skulle spara de värdefulla träden i slänten upp mot kyrkan.

Ersätta "halvgamla" träd

Enligt uppgift kan halv vuxna träd, såsom de lindar som planterades på 1980-talet, ersättas med lika stora trädindivider från plantskolor. Det är en acceptabel lösning ur kulturmiljöperspektiv. De största resurserna bör läggas på att bevara de mest värdefulla trädindivierna. Kostnad för flytt bör dock utredas, då teknik för flytt av halvstora träd finns i landet.



Skydd av träd under bygge av Norra länken i Stockholm, foto Holger Ellgaard



Flytt, foto BTL Bomendienst, holländsk firma. Nedan flytt av 80-årig kastanj, samma firma



Halv vuxna träd kan flyttas med specialmaskin, foto VTÖS AB

Förslag: Stärkande åtgärder i och kring Kungsparken

Genom att stärka parken i många olika delar kan en stor effekt uppnås.
Åtgärdsförslaget innehåller i nuläget:

Stärkande av värdena inne i parken

- Återskapande av parkens estetiska värden med fokus på intima rum och utblickar.
- Ändrad markbeläggning på gångarna från asfalt till grus
- Tidstypiska möbler, belysningsstolpar och staket

Förändringar runt parken

- Utöka parken på Pusterviksplatsen
- Långtgående anpassning i utformningen av kollektivtrafikpunkten

Förändringar i vägmiljön

- Sänkt hastighet för trafik genom parken
- Anpassning av skyltning och belysning vid vägen
- Tyst vägbeläggning
- Fler övergångar för gående
- Utredning av omläggning av trafik till Parkgatan

Långsiktigt skydd

- Kungsparken blir kulturresevat med skyddsföreskrifter och skötselplan

Begränsning av påverkan på parkträden har beskrivits på föregående sida, övriga åtgärder beskrivs på kommande sidor.



Stärkande av värdena inne i parken

Återskapande av parkens estetiska värden med fokus på intima rum och utblickar.

Restaurering av parkens karaktär med utgångspunkt i den engelska landskapsparken. Det gäller disposition, växtmaterial, upplevelsevärden. Program för detta tas fram i samarbete med parkhistoriker.

Ändrad markbeläggning på gångarna från asfalt till grus

Asfalten ersätts med tillgänglighetsanpassade grusgångar i hela parken. Det gäller även på cykelvägar och vilplatser. Exempel på material är Slotsgrus eller Ecoyta. Materialen har utretts för användning i Botaniska trädgården (Sweco rapport 2013-04-12 för Västfastigheter/ Botaniska).

Tidstypiska möbler, belysningsstolpar och staket

Möbleringen i parken återförs till den stil som rådde under 1800-talets andra hälft. Det finns källmaterial och fotografier där matnyttig information kan hämtas. Bland annat framgår att staketet i parken var enklast möjliga, enkla stolpar med en diskret tvinnad ståltråd mellan, utformad för att ta minimalt med uppmärksamhet i parkmiljön. Bänkarna har gavlar i gjutjärn, utformade som trädgrenar. De ursprungliga belysningsstolparna var gaslyktor av en typ som senare modifierades för elbelysning.

Det är viktigt med ett helhetsgrepp på parken och där bidrar möbleringen till upplevelsen av parkens ålder. Än viktigare är placeringen av parkmöblerna. Viloplatser där den sittande får en vacker utblick är karaktäristiska för den engelska landskapsparken. Det kan handla om en utblick över kanalen eller en vacker rabatt. I Allén handlar det också om sittplatser där man kan se folklivet.



Exempel på yta med Slotsgrus, Fælledparken i København

<http://ign.ku.dk/slotsgrus/referencer/>



Exempel på bänktyp som funnits i parken. Likdana finns fortfarande i Trädgårdsföreningen.



Bild från Kungsparken, utan år. Mitt i bild står statyn "Krokus".

Runt statyn har parken fått en mer intim karaktär där parkrummet byggs av trädens lövverk, lägre buskage och olika planteringar.

Gruppen mitt i bild sitter på en enklare form av bänkar utan ryggstöd som syns på flera håll i staden.

Förändringar runt parken

Utöka parken på Pusterviksplatsen

Idag är mötet med Kungsparken från väster tydligt. I slänten vid Hagakyrkan och i parken öster om Sprängkullsgatan möts man av magnifika uppvuxna träd från tiden för parkens grundande. Parkens bryn och kopplingen till Haga Kyrkoplan upplevs och förstås utan att man behöver analysera miljön. Förändringarna i form av trädfällning och nyplantering samt etablering av stationsuppgångar och kollektivtrafikknutpunkt kommer att förändra parkens karaktär i den västra änden under en överskådlig tid framöver.

Parken bör utökas på åtminstone en del av Pusterviksplatsen. Syftet med detta är att stärka mötet med parken från väster (Järntorget) för att balansera upp de förändringar som de planerade arbetena oundvikligen kommer att medföra. Idealet vore om även gestaltningen av vägmiljön i sträckningen från korsningen Sprängkullsgatan/Parkgatan och ned till bron kunde präglas av grönt tänkande. Det gröna bör även få stor plats i stationsmiljön.

Det kan övervägas om parken i denna del kan utformas som en mer formell park, kanske med inspiration från äldre tiders stationsparker. Detta kan antingen vara permanent, som ett förtydligande av entrén till Kungsparken och en pendang till Bältesspännareparken, eller tillfälligt, medan parken växer upp till en mognare landskapspark.

Viktigast är att analysera konsekvenserna av Haga station med kollektivtrafikkpunkt för mötet med parken från väster, och kopplingen mellan Kungsparken och Haga Kyrkoplan.

Långtgående anpassning i utformningen av kollektivtrafikkpunkten

Den planerade kollektivtrafikkpunkten kommer att ge större trafikdominans i området kring korsningen Sprängkullsgatan/Parkgatan. Den kommer även att visuellt och upplevelsemässigt bryta sambandet mellan Kungsparken och Haga Kyrkoplan. En etablering i detta läge medför höga krav på anpassning till miljöns befintliga värden. Parken måste vara utgångspunkt vid gestaltning av knutpunkten i alla detaljer, från byggnad för resandeservice till val av markbeläggning, möblering, skyltar och planteringar. Det är en stark rekommendation att planeringen sker i samråd med byggnadsantikvarie och parkhistoriker.

Förändringar i vägmiljön

Sänkt hastighet för trafik genom parken

Hastigheten bör sänkas till 30 km/tim genom parkstråket. Med tanke på tempot i trafiken i Allén under högtrafik, antalet korsningar och rödlys så bör det knappt bidra till en ökad restid.

Anpassning av skyltning och belysning vid vägen

Vägs skyltning anpassas inom parkområdet. Dagens standardskyltar tas bort. Skyltarnas utformning, storlek och placering anpassas till miljön och den sänkta hastigheten.

Belysningsstolpar anpassas inom parkområdet. Dagens standardbelysning tas bort. Stolparnas storlek, placering och antal anpassas till miljön och den sänkta hastigheten.

Inga staket sätts upp mot vägbanan. Eventuellt kan avgränsningen markeras med kedjor mellan låga järnstag efter ursprunglig modell.



Nya Allén för ca 100 år sedan. Detta är knappast en realistisk målbild 2014, men om man arbetar med denna känslan i bakhuvudet så kan vi nå långt

Målsättningen är att få parken att kännas som en enhet.

Tyst vägbeläggning

Anpassad/avvikande markbeläggning på körbanor för att markera att det är en väg som går genom en park, och att trafiken ska underordna sig. Ett förslag är att man använder ljuddämpande vägbeläggning. Då markeras skillnad för bilföraren och ljudmiljön blir bättre i parkmiljön.

Ett mervärde med att lägga tyst vägbeläggning är att man får till en provsträcka i staden som kan utvärderas för att kunna arbeta med tystare vägmiljöer på andra ställen i staden. Eventuellt kanske man kan samarbeta med kunskapsinstitutioner som Chalmers kring detta?

Fler övergångar för gående

Fotgängare och flanörer ska vara prioriterade i parken.

Utredning av omläggning av trafik till Parkgatan

För att minska trafikens dominans i parken bör en utredning visa om det är möjligt att leda om genomfartstrafik till Parkgatan.

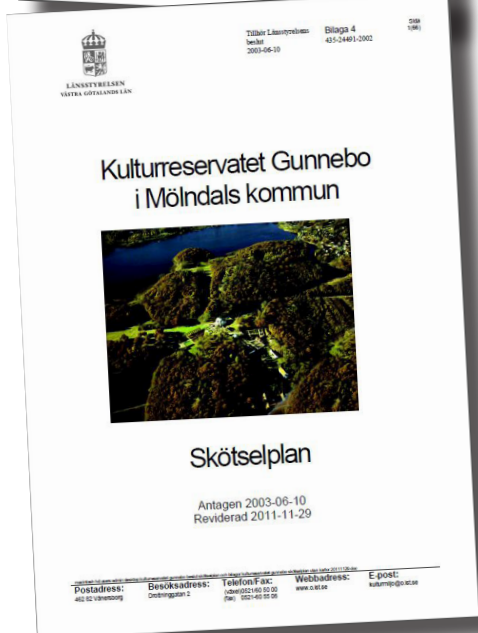
Långsiktigt skydd

Kulturresevat

För att säkerställa att åtgärderna får långsiktig verkan bör hela Kungsparken från Trädgårdsförening (som redan har skydd som byggnadsminne) till Sprängkullsgatan skyddas som kulturresevat. Till resevatet bör läggas Allén i hela sin sträckning från Fattighuset till Järntorget samt eventuellt även en utökad park på Pusterviksplatsen.

Kulturresevat skyddas enligt Miljöbalken och syftar till att bevara värdefulla kulturpräglade landskap. Till resevatet knyts skyddsbestämmelser och skötselplan som garanterar långsiktigt skydd.

Angående arbetsgång för detta: Gunnebo slottspark ingår i ett kulturresevat och arbeten med att göra Slottsskogen till kulturresevat pågår, så diskussionen är aktuell och kompetensen finns inom kommunen.





Slänten är bitvis brant ner mot Sprängkullsgatan. Vissa av dessa träd kan sparas vid schaktningen för stationen men kan behöva fällas för breddning av vägen.



Träden längs gatan står nära trottoarkanten.



Pusterviksplatsen och bron restaurerades i samband med bygget av Götatunneln.



Parkeringsplatsen utreds för annan användning.



Tillkommande projekt

Etableringen av station Haga och kollektivtrafikpunkten genererar ytterligare ändringar och tillägg i närområdet. Illustrationen är med i detta PM för att lyfta fram de synergieffekter som skapas, men Haga Kyrkoplan omfattas inte av åtgärdsförslagen i detta PM.

På illustrationen markerar *gult* det område som berörs av stationsbygge/kollektivtrafikpunkt som diskuterats tidigare.

Till detta kommer det *ljusblå* området på Pusterviksplatsen som ska rymma en stationsuppgång, en cykelnedfart, återplanterad allé, uppställningsplats för räddningsfordon med mera som tillhör stationen. Här diskuteras i dagsläget möjligheter för nybyggnation (bostäder/kontor), men även utökande av parken.

Sprängkullsgatan är markerad *rosa* då vägen i dagsläget ser ut att behöva breddas ner till Nya Allén och kollektivtrafikpunkten. Det handlar då om en breddning på omkring en meter in på Haga Kyrkoplan efter dagens beräkningar. Det innebär att alla träd som står intill trottoaren kommer att beröras. En förlust av även dessa träd måste adderas till den totala påverkan på området. En ytterligare komplikation är att Haga Kyrkoplan redan idag har en bitvis brant slänt ned mot Sprängkullsgatan. Att gå in en meter i slänten medför att man antingen måste sätta upp en stödmur, vilket visuellt och praktiskt bildar en gräns/barriär mellan Haga och Haga Kyrkoplan, eller att man behöver slänta om vilket kan skada träd även högre upp i parken.

Fotnot: Breddning av Sprängkullsgatan är vid revideringen av detta PM (2 april) inte längre aktuell.



Stadsplan 1860-tal, där Vallgravsstråket fått sin form. Den gröna gördeln och vallgraven har bildat gräns till den ursprungliga staden sedan de planerade utbyggnaderna inleddes. Ovan arkivbilder från Haga kyrkoplan, parken och Vallgraven från tidigt 1900-tal.