Social konsekvensanalys

Nulägesanalys & Konsekvensanalys

Sydöstra Centrum detaljplan, etapp 1, Kungsbacka kommun

Innehåll

Inledning **4**
Syfte och metod 5
Nulägesanalys **6**
Mångfald 6
Samvaro 7
Mobilitet 8
Trygghet 9
Vardagsliv 9
Barnperspektivet 10
Rekommendation till fortsatt arbete **11**
Konsekvensanalys **12**
Övergripande konsekvenser 12
Mångfald 13
Samvaro 15
Mobilitet 13
Trygghet 16
Vardagsliv 16
Barnperspektivet 17
Uppföljning av åtgärder Error! Bookmark not defined.
Gestaltning av området 18
Innehåll i området 18
Planens närområde 18

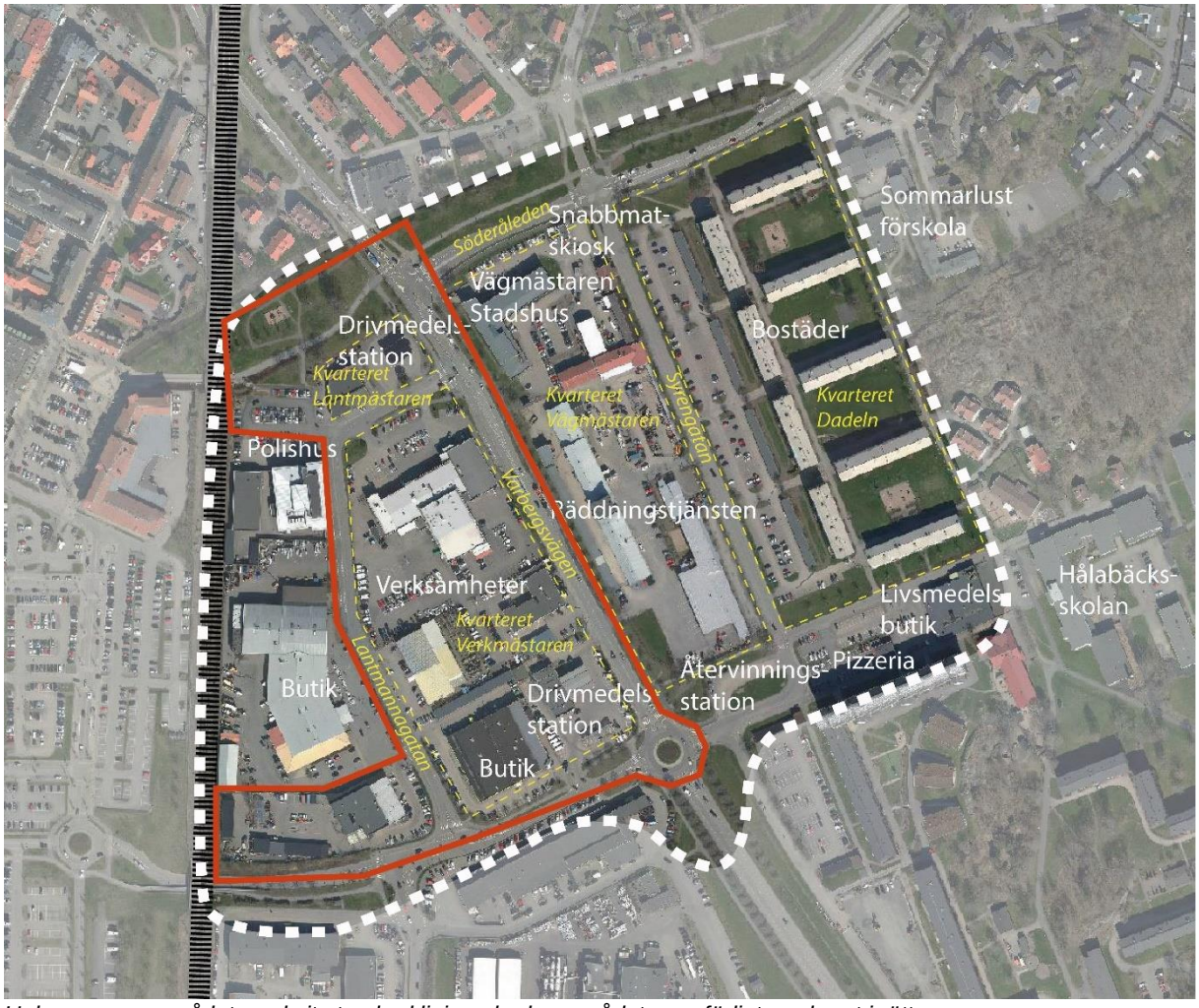
Slutversion	2021-12-02	Nulägesanalys & konsekvensanalys	Linnea Fröjd	Carolin Folkesson	
1	2021-11-18	Utkast granskning konsekvensanalys	Linnea Fröjd	Carolin Folkeson	
Slutversion	2021-07-07	Nulägesanalys	Paula Widmark	Carolin Folkeson	
1	2021-06-24	Utkast för granskning	Paula Widmark	Carolin Folkeson	
Version	**Datum**	**Beskrivning**	**Upprättat**	**Granskat**	**Godkänt**

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

Inledning

Detaljplanen för Sydöstra centrum syftar till att möjliggöra utveckling och omvandling av det befintliga verksamhetsområdet söder om Kungsbacka centrum. Området är centralt beläget med gångavstånd till Kungsbacka järnvägsstation och centrum. Planområdet gränsar i väster mot järnvägen och i söder mot Hantverksgatan. I anslutning ligger bland annat polishuset och stadshuset Vägmästaren. Idén är att göra stadsdelen till en integrerad del av Kungsbacka centrum.

Planen, som är etapp 1 av ett större omvandlingsområde, som ingår i *Planprogram för blandad stadsbebyggelse inom sydöstra centrum, Kungsbacka* (2019) innefattar cirka 800 bostäder, lokaler för verksamheter i bottenplan samt kontor. Bebyggelsen är tänkt att uppföras i kvartersstruktur i 5–7 våningar. Närmast järnvägen planeras två parkeringshus. Hela omvandlingsområdet planeras omfatta 1000–1300 bostäder.



Hela programområdet med vit streckad linje och planområdet ungefärligt markerat i rött.

Syfte och metod

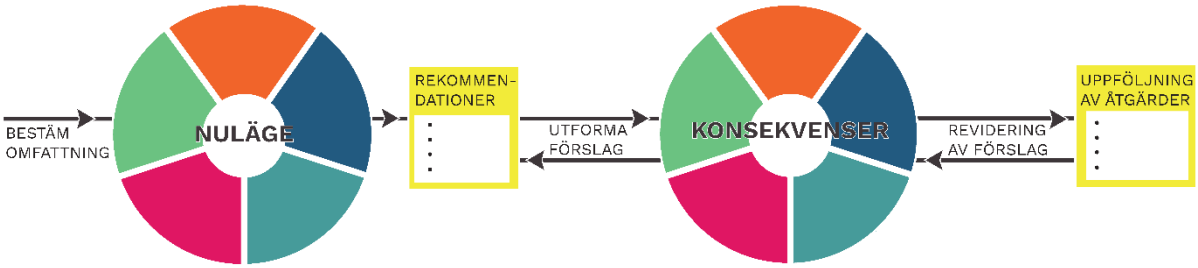
I Kungsbacka kommun används en processhandbok för social konsekvensanalys i detaljplanering. Den utgår från en social hållbarhetscirkel för att arbeta med social hållbarhet i fysisk planering. Hållbarhetscirkeln består av fem teman som tillsammans fångar de viktigaste delarna av social hållbarhet; mångfald, vardagsliv, trygghet, mobilitet och samvaro. För detaljplanen för sydöstra centrum har Kungsbacka kommun bedömt omfattningen till ”stor” enligt handboken för sociala konsekvensanalyser. Det innebär att en SKA-rapport tas fram som bilaga till detaljplanen och att en förvaltningsövergripande SKA-grupp utgör stöd till arbetet. I gruppen ingår:

- Sofia Wiman, planarkitekt (Samhällsbyggnadskontoret/ Plan)
- Maria Aviles Kindesjö, folkhälsoutvecklare (Kultur och fritid) (närvarande vid nulägesmöte)
- Lis Hellström, trygghetssamordnare (Tekniska förvaltningen)
- Christian B Andersson, utvecklingsledare (Individ och familjeomsorg)
- Maria Frykstedt, BRÅ-representant (Kultur och fritid)
- Sofia Larsson, kommunantikvarie (Kultur och fritid)
- Cecilia Ljungkvist-Holm, folkhälsoutvecklare (Kultur och fritid) (närvarande vid konsekvensmöte)
- Patrick Migas – Hållbar utveckling (Samhällsbyggnadskontoret) (ej närvarande vid möten angående planen)

Denna SKA-rapport med innefattar både nulägesanalys av området och konsekvensanalys av planförslaget. Rapporten kommer att utgöra bilaga till detaljplanen. Nulägesanalysen utgår från samtal om nuläget med SKA-gruppen, platsbesök tillsammans med större delen av SKA-gruppen genomfört 26 maj 2021 samt befintligt underlagsmaterial från planarbetet. Konsekvensanalysen har tagits fram parallellt med att kommunen färdigställde samrådsförslaget till detaljplan. Kommunens SKA-grupp har utgjort ett stöd i arbetet och flera av de konsekvenser som nämns i analysen har tagit framkommit i diskussion med SKA-gruppen. I konsekvensanalysen har sociala konsekvenser av detaljplanen analyserats genom följande underlag: *Sydöstra Centrum Gestaltningsprogram för allmän plats, utkast 211109, SÖC illustrationskarta koncept 211110, Plankarta utkast 211011, Planbeskrivning utkast 211101* och *Program sydöstra centrum godkännandehandling, december 2019.*

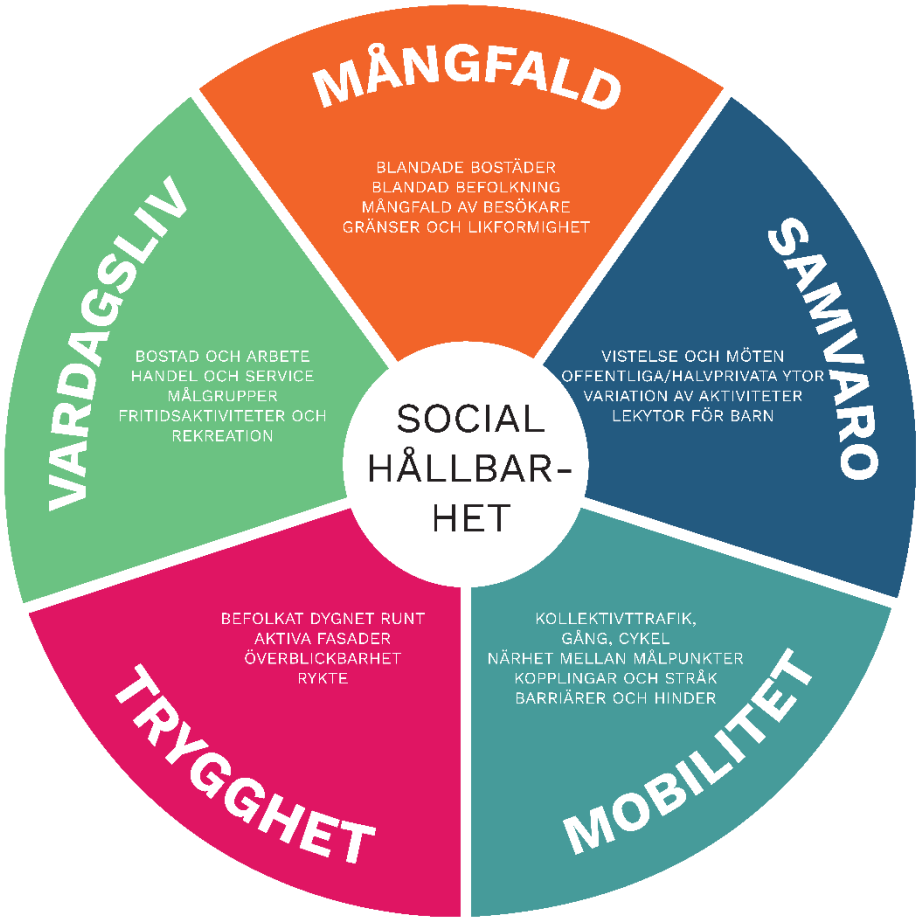
När konsekvensanalysen togs fram fanns inte någon bullerutredning, solstudie eller dagsljusutredning att utgå ifrån. Analysen baseras därför på generella antaganden om buller och solljus.

Barnperspektivet belyses under egen rubrik. Vid mötet med SKA-gruppen diskuterades hur barnperspektivet bäst skulle lyftas. Barnperspektivet har belysts och diskuterats inom SKA-gruppen, däremot har inga barn eller unga deltagit. Trots att barn och ungas perspektiv kan vara svårt att fånga av utomstående vuxna bedöms det att den samlade kunskapen hos gruppen kunde belysa frågan på ett för syftet tillräckligt bra sätt.



Nulägesanalys

I följande avsnitt analyseras stadsdelen i sin nuvarande form utifrån fem teman: mångfald, samvaro, mobilitet, trygghet och vardagsliv. Avslutningsvis belyses och diskuteras barnperspektivet.



Hjulet för social hållbarhet innefattar temana mångfald, samvaro, mobilitet, trygghet och vardagsliv. Från handboken för social konsekvensanalys i detaljplanering.

Mångfald

Planområdet består idag av verksamheter i 1-2 våningar. Fastigheterna är glest bebyggda. Det generella intrycket av området är brokigt men trots det homogent i sitt uttryck. Bebyggelsen är uppförd i en likartad stil och för fotgängare är avstånden långa.

Bland annat finns här två drivmedelsstationer, en bilhandlare, några butiker samt en pizzeria. I kanten av området ligger polishuset samt fler verksamheter. Området har idag inga bostäder. Äldre verksamhetsområden kan tack vare sitt läge och prisbild möjliggöra för en blandning av verksamheter att etablera sig och det finns en viss mångfald i typer av verksamheter. Exempelvis finns här en secondhandbutik driven av daglig verksamhet och söder om hantverkargatan ligger en länga som kallas ”Hantverkets hus”. Här finns flera mindre verksamheter och byggnadens utformning och

småskalighet står i kontrast till de modernare mer storskaliga verksamheterna i planområdet. Byggnader som denna skapar utrymme för en större mångfald av verksamheter att etablera sig eftersom lokalerna ofta går att hyra till ett läge pris. En blandning av arkitekturstil och tidsepoker ger också en mångfald till stadsbilden och det är mer hållbart att inte riva så att vissa byggnader med inbyggd flexibilitet kan få nytt innehåll.

Avsaknaden av bostäder innebär att området endast har dagbefolkning. Den södra drivmedelsstationens butik har öppet sent vilket kan tänkas dra besökare även kvällstid, annars sker de mesta besöken dagtid. Verksamheterna riktar sig främst till bilburna kunder men många har sannolikt anledning att ha ärenden i området någon gång, till exempel till polisen eller någon av verksamheterna. Varbergsvägen är en av Kungsbackas större infartsvägar och därmed passerar många området.

Hantverkets hus strax söder om planområdet.

Samvaro

Parkområdet i norra delen av planområdet skapar möjlighet för närrekreation och vattenkontakt. I parken finns en kommunal lekplats samt bänkar att umgås vid. SKA-gruppen tror inte att parken används i särskilt stor utsträckning. Den är bullerutsatt och trots närliggande bostäder gör barriärerna att den upplevs som avsides. Parken är en del av ett längre parkstråk längs Söderån. Stråket är dock uppbrutet av vägar och järnvägen.

Utöver parken finns få platser avsedda för samvaro. Inga platser inbjuder omedelbart till att uppehålla sig en längre stund. De offentliga ytorna utgörs främst av hårdgjorda parkeringsytor och gator. Däremot finns fint uppvuxna trädalléer längs gatorna som bidrar med grönska. Området är mycket bullerutsatt. Varbergsvägens oavbrutna trafikflöde ligger som en matta över området, och tillsammans med järnvägens förbipasserande tåg skapas en otrevlig ljudmiljö att vistas i. Den glesa bebyggelsestrukturen gör att ljud lätt färdas.

Flera kvarter, bland annat bilhandlaren, är inhägnat med staket och taggtråd. Det ökar upplevelsen av att detta område inte är tänkt att stanna till och umgås på. Verksamheterna och arbetsplatserna utgör dock en form av samvaro.

Park med lekplats i norra delen av planområdet

Stängsel och taggtråd omringar flera kvarter inom området

Mobilitet

Området präglas av mycket trafik och stora infrastrukturbarriärer. Varbergsvägen är kraftigt trafikerad och fungerar som infartsväg till Kungsbacka centrum. Vägen är en tydlig barriär med få övergångsställen. Väster om planområdet går järnvägen som utgör barriär mot bland annat Aranäs. Hela området är bilorienterat med drivmedelstationerna och flera andra verksamheter som alstrar mycket trafik.

Längs Varbergsvägen går flera busslinjer varav två stadsbussar. Hållplatsen ligger mitt emellan Varbergsvägens korsningar i södra och norra planområdet, och det saknas övergångsställe i nära anslutning till hållplatsen. Kungsbacka station ligger inom 1 kilometers gångavstånd från större delen av planområdet. Här går tåg mot bland annat Göteborg och Varberg. Det är dock svårt att ta sig till stationen om du inte på förhand vet hur du ska gå. Stråket mot stationen är svårorienterat och utan tydlig gångväg. Bland annat måste man passera över en parkeringsyta och ner genom en tunnel.

Alla gator inom planområdet har gång- och cykelvägar, dock ensidiga. På två ställen finns undergångar under järnvägen, varav den ena enbart är för gång- och cykel och den andra för alla trafikslag. Varbergsvägen fortsätter in i en tunnel norr om planområdet, dock utan gång- eller cykelbana.

Trots många gång- och cykelvägar är det relativt svårt att ta sig fram till fots och med cykel på grund av den stora mängden biltrafik och tung trafik. Upplevelsen är att gaturummet inte är tänkt att användas av fotgängare. Trottoarkanterna är ofta höga och det är långa avstånd mellan övergångsställen och få av verksamheterna riktar sig till fotgängare. Det kan vara svårt för funktionshindrade att röra sig inom området på ett säkert och tryggt sätt.

I norr går ett parkstråk i västöstlig riktning längs Söderån. Parkstråket skärs av av barriärer i form av järnvägen och Varbergsvägen vilket medför att parken inte upplevs som ett sammanhängande stråk.

Varbergsvägen med hållplats för stadsbussar. Övergångsställe saknas.

Trygghet

Verksamhetsområden likt detta upplevs ofta otryggt kvälls- och nattetid. Bristen på bostäder och besökare gör området relativt öde kvällstid, trots enstaka verksamheter som har öppet. Området är däremot väl belyst med långa siktlinjer.

Byggnaderna ligger långt in på tomterna med parkering framför. De är dessutom ofta slutna utan ögon som ser gatan. Flera byggnader står tomma, bland annat ett stort växthus till ett tidigare trädgårdscenter. Vägkanter är fyllda av ogräs och de inhägnade tomterna ger en känsla av ett glömt och ovälkomnande område. SKA-gruppen menar att området är en typ av ”blind spot” för de flesta i Kungsbacka. Det är en infart till centrum likt en groventré in i ett hus. Under de trygghetsvandringar som genomförts har det inte framkommit något särskilt om planområdet. Däremot finns det flera som upplevt områden strax utanför planområdet som otryggt, till exempel längs Syréngatan och området runt Hemköp.

För att komma till Kungsbacka centrum måste man passera tunnlar under järnvägen. Båda tunnlarna i direkt anslutning till planområdet är relativt breda med både gång- och cykelbana. Dock är båda omgärdade av grönytor vilket kvällstid kan upplevas otryggt. Framförallt kvinnor upplever generellt gaturummet som otryggt kvällstid. Här blir mörka passager med skrymmande växtlighet något som många undviker att passera.

Vardagsliv

Verksamheterna i planområdet riktar sig främst mot sällanköp. I norra delen ligger en pizzeria, och drivmedelsstationens butik har ett visst utbud av dagligvaror. I längan söder om Hantverksgatan finns bland annat en lunchrestaurang. I princip alla verksamheter är riktade mot bilburna kunder. Om man inte har tillgång till bil kan området kännas otillgängligt trots sitt centrala läge. Likafullt kan sällanköpsverksamheterna locka människor utan bil just tack vare sitt centrala läge. Ligger de längre utanför centrum blir det mer komplicerat att ta sig dit.

För majoriteten av förbipasserande är området en transportsträcka. I sitt vardagsliv finns det många som måste passera området på väg mot centrum. Centrum är pittoreskt och vackert, men för att ta sig dit måste alla passera ett fult och stökigt område. Som om alla behöver passera groventrén för att ta sig till finrummet.

Strax öster om planområdet och vid Lindens torg finns livsmedelsbutiker. Polishuset genererar enstaka besökare. Parken i norr kan locka besökare från andra stadsdelar. Annars saknas gröna ytor i planområdet och det är ont om närrekreation. Inom 500 meter finns rekreation längs Kungsbackaån och bakom Hålabäcksskolan.

I planområdets närhet finns ett stort utbud av målpunkter. I centrum finns butiker, restauranger, kaféer och biograf i en attraktiv stadsmiljö. I Aranäs finns teater och Kungsbacka sportcenter med simhall och ishall. Tack vare planområdets centrala läge är det lätt att nå ett stort utbud inom kort räckvidd. Det goda kollektivtrafikutbudet ökar möjligheten att leva ett vardagsliv utan bil.

Barnperspektivet

Den mest uppenbara målpunkten för barn och unga är lekplatsen som ligger mitt i den norra parken nära Söderån. Vid platsbesöket var det ingen om använde lekplatsen, vilket dock kan förklaras av att det var kallt och duggregnade. SKA-gruppen tror inte att lekplatsen är särskilt välanvänd eftersom den ligger nära infrastruktur avgränsad av barriärer. Det finns även en större lekplats på nära avstånd som troligtvis är förstahandsvalet.

Utöver lekplatsen och parken finns det inga verksamheter eller målpunkter som riktar sig till barn och unga. Den omfattande trafikstörning och bullerstörningen medför sannolikt att platsen inte lockar ungdomar för samvaro här. På andra sidan järnvägen ligger Lindens torg som är en målpunkt för många. Här finns bland annat gym och restauranger.

I närområdet finns tre gymnasieskolor, tre förskolor och en högstadieskola. Därmed rör sig många barn och unga genom området, och många ungdomar åker buss från Varbergsvägen. Gemensamma skolvägar är en typ av samvaro.

Busshållplatsen har många brister, den ligger nära körbanan utan övergångsställe i direkt anslutning. Trots bristen på övergångsställe går många ungdomar rakt över vägen. Det är inte trafiksäkert och medför stor risk för olyckor. Busshållplatsens läge nära körbanan ökar dessutom känslan av otrygghet och utsatthet. Trots att många passerar på Varbergsvägen finns det få vuxna som vistas nära busshållplatsen och kan ingripa vid eventuella konflikter.

Rekommendationer till detaljplan utifrån nulägesanalysen

Dessa rekommendationer framfördes i samband med nulägesanalysen som färdigställdes 7 juli 2021.

- Varbergsvägen är idag en stor barriär genom området och kommer även fortsättningsvis att utgöra barriär för boende och verksamma. I det fortsatta planarbetet bör man studera hur man kan minska barriäreffekten av Varbergsvägen.
- Parken i norra delen av planområdet utgör ett viktigt inslag för närrekreation. Inför framtida exploatering kommer parken ligga nära fler bostäder. I det fortsatta planarbetet bör man studera hur man kan öka förutsättningar för samvaro och trygghet för alla åldrar i parken. Det är även viktigt att tänka på tillgängligheten både för äldre och för människor med funktionsnedsättningar.
- Dagens ljudmiljö är mycket dålig. Inför framtida exploatering måste tysta platser skapas för att människor ska vilja uppehålla sig och umgås i den offentliga miljön.
- Vid exploatering kommer många av de verksamheter som idag finns i området att flytta. Behovet av billiga lokaler behöver därför säkerställas på annan plats.
- Trots att området upplevs som en ”blind-spot” för många kan det ändå finnas värden och karaktärsdrag som är viktiga att bevara. I det fortsatta planarbetet bör man identifiera eventuella värden som kan underlätta för människor att anknyta och uppleva en platsidentitet.
- Kopplingarna till Lindens torg, Aranäs och Kungsbacka centrum kommer bli än viktigare i framtida utbyggnad. I det fortsatta planarbetet bör man se över hur järnvägens över- och undergångar kan göras trygga även kvällstid.
- Synliggör Söderån och skapa platser för samvaro med höga kvaliteter i vardagslivet.
- Barn och unga bör få en större plats i det framtida området. Studera vidare hur barns samvaro, trygghet och vardagsliv kan främjas.
- Området har många trädalléer med stora fullvuxna träd. De bidrar med grönska som ökar välmåendet hos människor. Det vore positivt om så många träd som möjligt kan vara kvar.

Konsekvensanalys

Övergripande konsekvenser

Den föreslagna utvecklingen av sydöstra centrum skapar nya bostäder med hög täthet i ett mycket centralt läge i Kungsbacka med gångavstånd till både tågstation, handel, skolor och sporthallar. Detaljplanen möjliggör för service i bottenvåningar i både bostadshus och i parkeringshus. Omvandlingen från verksamhetsområde till bostadsområde kommer göra det tryggare och trevligare att röra sig i området. Planens genomförande kommer också bidra till en miljö som är mer anpassad till den mänskliga skalan inne i kvarteren. Varbergsvägen kommer att breddas och troligtvis bli än mer trafikerad än idag.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att arbeta vidare med bullerfrågor och solljusfrågor samt att överbrygga barriärer både över Varbergsvägen och under järnvägen.

Illustrationskarta över tänkt bebyggelse enligt koncept daterat 9/11-2021.

Mångfald

Områdets karaktär kommer att gå från ett verksamhetsområde till bostadsområde med inslag av handel, parkeringshus och två mindre parkområden varav en med lekplats. I området kommer det att finnas både bostadsrätter och hyresrätter, detaljplanen reglerar dock inte upplåtelseform. Under mötet med SKA-gruppen så kom det upp önskemål om att bygga små lägenheter, gärna ettor, då det finns en brist på små lägenheter i Kungsbacka.

Enligt planförslaget kommer inga av de befintliga verksamhetslokalerna att bevaras. Under mötet med SKA-gruppen ansåg många i gruppen att det vore positivt för mångfalden om viss bebyggelse i området hade kunnat bevaras, både för att tillgodose stadens tillgång på billiga lokaler samt för att göra det möjligt att läsa av och förstå stadens historia. Samtidigt anser andra i SKA-gruppen att det är positivt att den befintliga bebyggelsen ersätts av ny bebyggelse mer anpassad för planområdets centrala läge i Kungsbacka. Området är ett av de med lägst socioekonomisk status i Kungsbacka, vilket gör tillgången till billiga förenings- och verksamhetslokaler extra viktig något som är enklare att åstadkomma i äldre bebyggelse.

Planens genomförande innebär en omvandling av ett relativt stort område i ett svep, vilket ger en risk för ett uniformt utseende med likartade bebyggelsetyper om mycket byggs ut på kort tid. Slutna kvarter med en hög täthet är idag en vanlig struktur när det byggs i bullerutsatta områden, vilket gör att många nybyggda områden får likartad typologi. Området kommer därför sannolikt att likna många andra samtida nya bostadsområden i andra kommuner.

Detaljplanen möjliggör för service i bottenvåningar på både bostadshus och i parkeringshus. Planen säkerställer dock inte lokaler i några specifika lägen. För att uppfylla planens ambition om en blandning av lokaler och bostäder bör lokaler säkerställas med att antingen peka ut vissa särskilda lägen för lokaler där det anses som mest angeläget, eller genom en egenskapsbestämmelse som reglerar att en viss andel av bottenvåning ska utgöras av lokaler. Några strategiska lägen för lokaler är nära hållplatserna på Varbergsvägen, i parkeringshusens bottenvåningar samt i anslutning till parken i norr. Ytterligare resonemang om strategiska lägen för lokaler återkommer under rubrikerna trygghet och vardagsliv i konsekvensanalysen.

Träden och allén längs Varbergsvägen är ett viktigt karaktärsdrag för platsen som skapar en historisk anknytning samtidigt som träden bidrar till en ökad trivsel. Mycket av träden kommer att tas bort i och med planens genomförande. Enligt gestaltningsprogrammet ska det även fortsättningsvis vara allé längs Varbergsvägen vilket är positivt. För att säkerställa träd längs Varbergsvägen även i framtiden bör en planbestämmelse om att varje träd ska ersättas med nytt likvärdigt inom planområdet skrivas in.

Mobilitet

Närheten till centrala Kungsbacka, tågstationen och busshållplatsen samt nya gång- och cykelstråk skapar goda förutsättningar för en bra mobilitet i planområdet för fotgängare och cyklister. Planområdet ligger nära centrum, skolor, handel, rekreation och idrottsanläggningar. Detta skapar förutsättningar för en bilfri livsstil för de som bosätter sig i området. Ett minskat beroende av resor med bil är positivt ur ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv och för miljön. Då planförslaget saknar förskola betyder det att föräldrar i större utsträckning riskerar att skjutsa barnen med bil till förskolan på grund av långa avstånd i stället för att promenera eller cykla.

Det föreslås ett diagonalt stråk som går från programområdets sydöstra hörn, genom planområdet, över den bostadsnära parken via den norra parken och vidare in mot centrum. Det diagonala stråket kommer också att ansluta till kommande etapper i planens närområde. Stråket kommer skapa en gen väg mellan planområdet och centrum. Cykel- och gångstråk längs med det diagonala stråket regleras inte i detaljplanen men är inritat i gestaltningsprogrammet för allmän plats. Stråket anses också viktigt

för att knyta an Hålabäcksområdet till centrum. Det finns önskan hos SKA-gruppen om att lägga än mer arbete på stråket för att få det välfungerande och för att knyta ihop stadens olika delar.

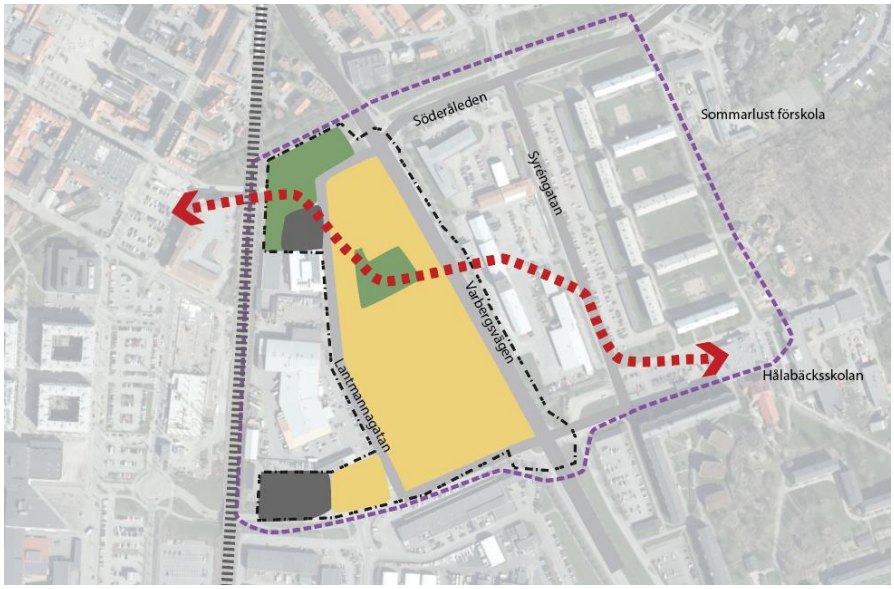


Illustration som visar tänkt diagonalt stråk (i rött) i sitt sammanhang. Illustrationen är baserad på Planprogram för blandad stadsbebyggelse inom sydöstra centrum, Kungsbacka (2019) samt utkast på plankarta daterad 11/10–2021.

Parken i det nordvästra hörnet kommer att få en viktig funktion som entrépunkt mellan planområdet och centrala Kungsbacka. Om gestaltningen av parken genomförs väl kommer det skapa en tydlighet i stadsstrukturen, vilket ökar förståelsen för platsen och gör det lättare att röra sig mellan olika områden.

I dagsläget upplevs vägen mellan planområdet och Kungsbacka station som svårorienterad trots att det faktiska avståndet är kort. Flera i SKA-gruppen framhåller att stråket till stationen behöver förbättras. Det pågår även ett arbete på kommunens teknikavdelning att stärka kopplingen mellan planområdet och stationen vilket är positivt. Dock finns det inget som säkerställer att det genomförs i detaljplanen vilket gör det viktigt att följa upp kommande planeringsskeden. I diskussioner med SKA-gruppen lyftes förslaget att använda skyltar med avstånd till olika målpunkter för att visa hur centralt planområdet faktiskt är. Detta skulle kunna hjälpa till att minska den barriär som järnvägen utgör och även minska det upplevda avståndet mellan planområdet och stationen.

En omvandling av Varbergsvägen kommer delvis att skapa bättre förutsättningar för fotgängare och cyklister i och med förbättrade gång- och cykelvägar och nya övergångar. Om ett kollektivtrafikkörfält anläggs i vardera riktningen är detta också mycket positivt för en bättre och mer tillgänglig kollektivtrafik i södra Kungsbacka. Enligt gestaltningsprogrammet kommer det att finnas refug på mitten av vägen vilket är positivt för framför allt barn, äldre, funktionshindrade och andra som har svårt att röra sig snabbt eller behöva vila under tiden de tar sig över vägen. Samtidigt kommer vägen att bli ännu bredare än idag och antagligen ha större trafikmängder. I och med den nya exploateringen kommer också fler barn att behöva röra sig trafikmiljön. Varbergsvägen kommer alltså fortsatt att vara en tydlig fysisk barriär.

För att stärka mobiliteten för gående hade det varit positivt om övergångar över Varbergsvägen blir övervakade med trafikljus. Detta gäller framför allt övergången vid busshållplatsen och vid rondellen i söder som är de som kommer att användas mest frekvent av barn och unga när de rör sig till och från skolan.

Samvaro

Planen kommer att tillskapa en ny bostadsnära park i anslutning till bostadskvarteren. Parken i norr kommer att utvecklas och lekplatsen som finns i parken idag kommer att byggas om. Detta kommer att bidra till bättre ytor för vistelse på offentliga ytor än vad som finns i området idag.

Som tidigare nämnts i nulägesanalysen används parken i norr inte särskilt mycket idag på grund av sitt bullerutsatta läge. Även efter planens genomförande kommer parken att ligga i ett utsatt läge mellan två bullrande barriärer (Varbergsvägen och järnvägen). Att arbeta med bullerreducerande åtgärder för parken är därför mycket viktigt för att den ska bli trivsam att vistas i. Vid sidan av bullerreducerande åtgärder är en välgjord gestaltning med hög kvalitet av bebyggelsen med mycket grönska något som i någon mån även kompensera för det bullerutsatta läget. En planbestämmelse om bullerskydd i närheten av parken kan eventuellt säkerställa bättre ljudmiljö i parken. Detta behöver utredas ytterligare när det finns en färdig bullerutredning.

I planbeskrivningen står det att plantering kommer att anläggas för att lyfta fram ån vilket är positivt då det sätter parken i ett större sammanhang och tydligare kopplar samman parken med parkstråket längs med Söderån. Under mötet med SKA-gruppen föreslogs det att siktlinjer till andra sidan ån kan skapas genom att ta bort viss vegetation på åns norra sida. Detta skulle kunna lyfta fram ån ytterligare och bidra till att stärka det befintliga parkstråket.

Den bostadsnära parken i mitten av området kommer att vara omgiven av bebyggelse vilket kan bidra till en lugn och vilsam miljö i ett i övrigt bullerutsatt område. Att parken dessutom ligger längs det nya diagonala stråk som planeras gör att den har bra möjligheter att bli lättillgänglig mötesplats för spontana möten. I gestaltningsprogrammet lyfts denna park fram som en viktig plats för umgänge samt viktig del av det diagonala stråket, vilket är positivt. För att inte skapa osäkerhet om den bostadsnära parken är privat och hör till gårdarna är det viktigt att denna utformas på ett sätt som bjuder in till umgänge av andra än de som bor närmast. Till exempel genom att parken vänder sig mot det diagonala stråket snarare än till bostäderna. Enligt planbeskrivningen har kvartersstrukturen anpassats för att verka bullerreducerande vilket är positivt för den bostadsnära parken. Då bullerutredning fortfarande är under framtagande har inte detta kunnat utvärderas i konsekvensanalysen.

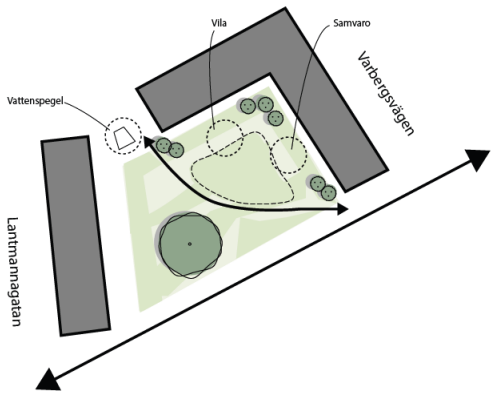


Illustration av bostadsnära park från Sydöstra centrum Gestaltningsprogram för allmän plats, utkast 9/11–2021.

Områdets identitet och gestaltning kan bidra till upplevelsen av gemenskap i området. Platsens historia kan lyftas fram genom materialval konstutsmyckning i någon form. Detta skulle t.ex. kunna vara något som återknyter till det nuvarande verksamhetsområdet.

Trygghet

Nya bostäder med lokaler i bottenvåningarna kommer att bidra till ökad trygghet genom att området blir mer befolkat. Området har i dagsläget endast en dagsbefolkning vilket tillsammans med långa kvarter, stängsel och taggtråd bidrar till en känsla av otrygghet och att fotgängare inte hör hemma på platsen. Planens genomförande göra området mer befolkat under flera av dygnets timmar då planen innebär både bostäder samt kommersiella lokaler. En konsekvens av att planförslaget består mestadels av bostäder är att många pendlar bort från platsen dagtid för att arbeta. Området riskerar därför att bli tomt och ödsligt dagtid. Detta motverkas till viss del genom lokaler i bottenvåningar som kan bidra till ögon mot gatan dagtid.

Både parkeringshusen och bebyggelsen längs med parken i norr är platser som gående och cyklister behöver passera för att röra sig mellan planområdet och Kungsbackas mer centrala delar. För att öka tryggheten är det därför viktigt att arbeta med gestaltningen av och funktionerna i bottenvåningarna i dessa lägen. Det är inte mycket övrig bebyggelse i närheten vilket kan göra att platserna upplevs som ödsliga. Gångtunneln under järnvägen från parken i norr framhålls särskilt av SKA-gruppen som en utmanande plats ur ett trygghetsperspektiv. Den är också en väldigt viktig plats då många behöver passera den i sin vardag. Både gångtunneln vid parken i norr och gångtunneln i söder kan upplevas som otrygga och ödsliga, framför allt kvälls- och nattetid. Det vore bra om planen säkerställer lokaler i bottenvåningen på dessa platser för att skapa ögon mot gatan. I kommande planeringsskeden är det också viktigt med gestaltningen och belysningen på dessa platser. Det finns önskemål från SKA-gruppen att ha en närbutik med sena öppettider nära parken. Det är positivt för funktionshindrade med lättillgänglig service på nära avstånd från bostaden samtidigt som det ökar tryggheten genom mänsklig närvaro under stora delar av dygnet. Lokaler i parkeringshusens bottenvåningar kan vara en lämplig plats för verksamheter som är störande för omgivningen med t.ex. hög volym, vilket inte är lämpligt i bottenvåningen av bostadshus. Utrymmet mellan parkeringshuset i norr och järnvägen riskerar att bli en baksida som kan upplevas som en otrygg plats.

Vardagsliv

En omvandling av området kommer bli en stor förbättring för vardagslivet. De boende i området kommer att ha nära till mycket service och många olika målpunkter. Planen medger centrumändamål i bottenvåningarna i de flesta kvarter vilket möjliggör för en bostadsnära service för de som bosätter sig i planområdet.

I och med planens genomförande kommer planområdet bli ett av de hittills, tätaste områdena i Kungsbacka. Tätheten är visserligen rimlig med tanke på områdets centrala läge. Det ger underlag till lokaler i bottenvåningar och bidrar till mycket rörelse i området. Men det innebär samtidigt att behovet av samhällsservice såsom förskola, skola och äldreboende inte täcks. Även allmänna platser såsom parkmark är små i förhållande till den blivande befolkningstätheten. Det är därför extra viktigt att utforma bostadsgårdar och allmänna platser så att de blir bra platser för samvaro för de boende vad gäller ljudmiljö, sol- och vindförhållanden mm. Det är viktigt att i kommande detaljplaneetapper tillgodose behovet av samhällsservice både för det här planområdet och för kommande etapper.

Att parken i norr är viktig för vardagslivet lyftes flera gånger i mötet med SKA-gruppen. En nyckel för att få parken trivsam kan vara, som tidigare nämnts, att arbeta med bullerreducerande åtgärder, kopplingen till ån, utsmyckningar och gestaltningen av parken.

Bostadsgårdarna kommer att bli en viktig plats för umgänge då de allmänna platserna för samvaro i planområdet är relativt små i kombination med att området ligger mellan två bullerkällor. Mängden solljus på gårdarna är mycket viktiga för att öka trivseln. Då gårdarna är relativt små i förhållande till höga våningsantal blir detta extra viktigt att utreda i ett tidigt skede. När SKA:n togs fram fanns inte någon färdig solstudie med i underlaget. För att främja sol bör öppningar i kvarteren och lägre hushöjder bör vändas åt söder. En tumregel att utgå från för att skapa bra ljusförhållanden är minst 5

timmars sol vid vår- och höstdagjämning i bostaden och på närmiljöns lekytor och sittplatser (Solklart, Boverket 1991). Det är även viktigt att utreda solförhållanden i både den bostadsnära parken och parken i norr för att öka trivseln där.

Många träd kommer att behövas tas bort i och med exploateringen. Träd är viktigt både som klimatreglerare och för vår mentala hälsa. Det är positivt om träd som tas bort ersätts med nya träd inom planområdet. Planbestämmelsen P2 – Underjordiskt garage, innehåller inget krav på att bjälklaget ska vara planterbart. Det kan innebära att gårdarna inte får någon vegetation förutom möjligen lite gräs och någon plantering som kräver endast ett litet jorddjup. Utan, eller med endast lite vegetation och grönska, blir gårdarna inte lika tilltalande och trivsamma för de boende.

Inom planen ryms ingen förskola vilket är negativt för både de barnfamiljer som vill bosätta sig i området och för staden som helhet då det riskerar att bli brist på förskoleplatser. Det vore bra om det görs en plan för kommande etapper hur ny förskola kan prioriteras, även om det blir en liten enhet, för att skapa bättre förutsättningar för ett gott vardagsliv.

Barnperspektivet

Planen skapar en bostadsnära park och bibehåller den lekplats som finns i norra delen av planområdet. Detta skapar en ny målpunkt för barn och behåller befintlig. Dock kommer antagligen den norra lekparken att fortsatt vara väldigt bullerutsatt. Lekplatsen i norr kan bli en målpunkt som används av barn som bor även utanför planområdet om man lyckas göra tillräckligt trivsam och får till en bra ljudmiljö.

Att kunna och vilja vara fysiskt aktiv utomhus ger en högre livskvalitet. Om barn har möjlighet till detta i sitt närområde skapas en tillhörighet och relationen till området påverkas positivt.

I planens närområde finns goda förutsättningar för kollektivtrafik, vilket är viktigt för att äldre barn ska kunna ta sig till och från området på ett självständigt sätt. Kollektivtrafik är också viktigt för äldre barns möjlighet till att själva röra sig mellan skola, hemmet och aktiviteter. De blir inte beroende av föräldrars tillgång till bil eller möjlighet att skjutsa. Det är därför positivt för barns mobilitet att det byggs bostäder i ett läge med god kollektivtrafik och med gångavstånd till många målpunkter som lockar barn. Samtidigt blir det viktigt att fortsatt utveckla tillgången med kollektivtrafik till olika kommundelar.

Tvärgatorna mellan kvarteren har potential att vara trafiksäkra gator, vilket skapar förutsättningar för barn att röra sig friare i området. Det är viktigt att skapa intressanta stråk även i barns ögonhöjd vid utformningen av det diagonala stråket som går mellan planområdet och centrum. Eftersom barn upplever avstånd som längre än vuxna är det viktigt att skapa förutsättningar för barn att använda det gena tvärstråket.

För små barn handlar tryggheten i det offentliga rummet främst om trafiksäkerhet och skydd mot andra eventuella olyckor, därför är utformningen av Varbergsvägen viktig för dem. Detta beskrivs mer under rubriken *mobilitet.*

I närområdet finns tre gymnasieskolor, tre förskolor och en högstadieskola. Därmed rör sig många barn och unga genom området, och många ungdomar åker buss från Varbergsvägen. Gemensamma skolvägar är en typ av samvaro. I och med planens genomförande kommer elever som bor i planområdet kunna gå på egen hand till och från skolan. Många elever på dessa skolor kommer också att påverkas positivt av bättre kollektivtrafik vid Varbergsvägen.

Rekommendationer för fortsatt arbete

Rekommendationer för fortsatt arbete tar upp aspekter som handlar om genomförandeskedet och gestaltning av planområdet eller planens närområde. Vissa sociala aspekter kan regleras i detaljplan medan andra berör andra ansvarsområden och behöver följas upp av andra kommunala verksamheter. Enligt kommunens process för sociala konsekvensanalyser ska förslag till fortsatta åtgärder följas upp när det finns en färdig detaljplan. Även rekommendationer som gavs i samband med nulägeanalysen är relevanta att studera vidare i arbetet med färdigställandet av detaljplanen.

Gestaltning av området

- Parken i norra delen av planområdet utgör ett viktigt inslag för närrekreation. Arbeta vidare med gestaltning för samvaro genom att främja solljus och, om möjligt, reducera buller.
- Utforma parken i norr så att det finns en plats där bokbuss, foodtrucks och annat tillfälligt utbud kan stanna.
- Många byggherrar inom samma kvarter ger ofta en mångfald och högre detaljeringsgrad i bebyggelsen.
- Säkra övergångar över Varbergsvägen. Önskvärt med trafikljus vid övergångarna vid busshållplatsen och vid rondellen i söder då det är främst dessa som används av barn.
- Anlägg belysning på växtlighet intill gångtunnlar för att öka tryggheten.
- Innergårdar har potential att bli viktiga platser för samvaro. Det är därför viktigt att få bra solförhållanden på gårdarna. En tumregel att utgå ifrån är minst 5 timmars sol vid vår- och höstdagjämning i bostaden och på närmiljöns lekytor och sittplatser.
- I gestaltning av allmänna platser och kvartersmark bör områdets nuvarande identitet lyftas fram för att underlätta för människor att knyta an till historien. Även offentlig konst kan bidra till detta.
- Träd som tas bort i allén ska ersättas med nya träd i form av allé inom planområdet.

Innehåll i området

- För att öka tryggheten är det viktigt att arbeta med placering och innehåll i lokaler i bottenvåningar. Det bör eftersträvas att få in verksamheter med långa öppettider för ökad trygghets kvällstid. Detta är extra viktigt vid järnvägspassagerna.
- Trafikljus vid de mittersta och den södra övergången över Varbergsvägen skulle bidra till en bättre trafiksäkerhet för barn och unga.

Planens närområde

- Stärk kopplingen mellan planområdet och stationen.
- Se över var i planens närområde ny förskola kan anläggas.