

CHALMERS



Vision Änggårdsstaden

Förvandling av Högsbo industriområde till blandstad

KLAS JOHANSSON
PER LILJENFELDT

KANDIDATARBETE

Kandidatprogrammet Affärsutveckling och entreprenörskap inom byggteknik
Institutionen för arkitektur
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg 2012

Vision Änggårdsstaden

Förvandling av Högsbo industriområde till blandstad

KLAS JOHANSSON

PER LILJENFELDT

Institutionen för arkitektur
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg 2012

Vision Änggårdsstaden – Transformation of Högsbo industrial area to a mixed-use neighborhood
Vision Änggårdsstaden – Förvandling av Högsbo industriområde till blandstad
KLAS JOHANSSON, 1987
PER LILJENFELDT, 1990

© KLAS JOHANSSON, PER LILJENFELDT, 2012

Department of Architecture
Chalmers University of Technology
SE-412 96 Göteborg
Sweden
Telephone + 46 (0)31-772 1000

Omslag: Vy från Söder över Högsbo industriområde

Chalmers
Göteborg, Sweden 2012

Sammandrag

Högsbo industriområde är lokaliserat sex kilometer söder om Göteborgs innerstad och är idag, tillsammans med Sisjön, ett utav norra Europas största verksamhetsområde. Industriområdet växte fram under mitten 1900-tal då man ville separera bostäderna från de då bullriga och ohälsosamma industrierna. Området har på senare år genomgått en förändring från traditionellt industriområde till ett tjänsteproduktionsområde vilket ställer helt andra krav på områdets tillgänglighet, infrastruktur samt serviceutbud. Området har idag svårt att konkurrera med andra verksamhetsområden i Göteborg vilket har resulterat i en ökad vakansgrad.

De fastighetsbolag som innehar stora fastighetsbestånd i Högsbo industriområde ser potential i att utveckla området och den vision som presenteras i denna rapport syftar till att fungera som ett diskussionsunderlag för de projektgrupper som aktivt arbetar med utvecklingen av området.

Rapporten är framtagen genom ”backcasting” vilket är en metod där man först arbetar fram ett gemensamt mål för att sedan undersöka vad som krävs för att nå dit. Rapporten redogör hur området ser ut idag och varför det är utformat som det är. Sedan identifieras de styrkor respektive svagheter som området, enligt författarna och intressenter, anses ha samt vilka värdeord som den framtida utvecklingen skall följa. Barriärer som förhindrar en framtida utveckling mot en attraktiv blandstad samt hur dessa kan hanteras presenteras även i rapporten.

Rapporten grundas i Göteborgs stads och dess invånare samt fastighetsägarnas intresse. Tankar och idéer från dessa parter har författarna samlat in genom intervjuer med representanter från företagen likväl som från tillgängligt material som berör området. Författarna har även haft ett personligt möte med Per-Axel Andrén, kansli chef på Högsbo-Sisjö företagarförening vilka representerar ca 50 % av företagen i området.

Visionen som presenteras för Högsbo industriområde är en blandstad där människor ska kunna bo och arbeta med närhet till vardagliga funktioner och service. Änggårdsbergens potential utnyttjas genom att ha gröna stråk som lockar invånare och besökare till naturen. Dag Hammarskjöldsleden har i visionen tagit formen utav ett stadslivsstråk med butiker och restauranger där mycket människor är i rörelse. Stråket kan också knyta ihop västra sidan av leden men också innerstaden med Högsbo industriområde.

Slutsatsen är att Högsbo industriområde innehar många goda kvalitéer som, om man tar vara på dem, kan göra området mycket attraktivt och därmed konkurrenskraftigt på Göteborgs fastighetsmarknad. Stor vikt bör läggas på att ta vara på de goda egenskaper som områdets lokalisering erbjuder, det vill säga ett läge som är både naturnära och centralt.

Det är dock ett mycket komplext område att utveckla då fastigheterna i området ägs utav flertalet olika ägare, somliga stora, somliga mycket små vilket innebär att mycket arbete behöver läggas på att skapa gemensamma mål för utvecklingen.

Nyckelord: Högsbo, stadsutveckling, industriområde, vision, backcasting, blandstad, stadslivsstråk

Abstract

Högsbo industrial area is located 6 kilometer south from the city center of Gothenburg and the area struggles with competing with other industrial areas and as a result, the vacancy level has increased during the last few years. The city of Gothenburg has decided that the area shall be transformed to a mixed-use neighborhood but has as a principle not to finance or manage any development. Platzer Fastigheter AB, one of Gothenburg's biggest real estate companies, is keen to be the driving force in the development of this area in order to make it more attractive and bring the vacancy level down.

The purpose with this report is to create a vision for the industry area that will act as a discussion paper for the project groups that actively works with the development of Högsbo industrial area.

The report is created in accordance to the "backcasting" method where you start by define a common purpose where the future desired condition are presented. The steps required to reach those goals are then defined. The Vision is created with the commercial real estate owners, as well as the city of Gothenburg's interest in mind. In order to collect these opinions, interviews has been arranged between the authors of this report and representatives from the different parties.

A development of Högsbo industrial area would affect many stakeholders because the numbers of different real estate owners is high. It is therefore of great importance to create a common aim and work together in the same direction in order to avoid conflicts and to develop more value. The area has a great potential to develop into a mixed-use neighborhood where resident and businesses can interact with each other. A nature reserve located next to Högsbo, Änggårdsbergen, can also give the area a positive and unique character

The report is written in Swedish.

Keywords: Högsbo, industrial area, mixed use neighbourhood, vision, backcasting.

Förord

Rapporten *Vision för Högsbo industriområde – från industriområde till blandstad* är ett kandidatarbete utfört på programmet Affärsutveckling och Entreprenörskap inom byggteknik på Chalmers tekniska högskola. Rapporten är det avslutande momentet på utbildningen och omfattar 15 högskolepoäng. Rapporten har skrivits för Platzer Fastigheter AB och är utfört mellan januari och juni år 2012.

Författarna vill tacka alla de personer som ställt upp på intervjuer under projektets gång och bistått med nödvändig information som legat till grund för denna rapport.

Författarna vill även tacka våra handledare, Erik Fischer på Platzer Fastigheter samt Yngve Karlsson på Development Partner vilka bistått med kunskap och hjälp oss under projektets gång.

Många tack riktas även till vår examinator Nina Ryd för den vägledning, stöd och förslag på infallsvinklar vi fått under detta arbete!

Vi önskar er en trevlig läsning.

Göteborg maj 2012
Klas Johansson, Per Liljenfeldt

Innehåll

Sammandrag	I
Abstract	II
Förord	III
1. Inledning	1
1.1. Bakgrund	1
1.1.1. Syfte	2
1.1.2. Avgränsningar	2
1.1.3. Metod.....	2
2. Bakgrund och nulägesanalys	4
2.1. Geografiskt läge	5
2.1.1. Geologi & föroreningar	5
2.2. Fastighetsägare	6
2.3. Infrastruktur.....	7
2.3.1. Trafik	8
3. Intressenter & framtid	9
3.1. Fastighetsägare	9
3.1.1. Högsbo - Sisjö Företagarförening.....	10
3.2. Göteborgs Stad	10
3.2.1. K2020	11
3.2.2. S2020	11
3.2.3. Hur2050	11
3.3. Sammanfattning intressenter	12
4. Värdeord	13
4.1. Attraktiv blandstad	13
4.2. Integrerat samhälle	13
4.3. Hållbar utveckling	14
4.4. Centralt och naturnära boende.....	15
4.5. Finmaskig infrastruktur	15
5. Barriärer för en framtida utveckling	17
5.1. Geografiska barriärer.....	17
5.1.1. Dag Hammarskjöldsleden.....	17
5.1.2. Söderleden	17
5.1.3. Änggårdsbergen.....	18
5.1.4. Ocentral känsla	18
5.2. Ägarfördelning	18
5.3. Finansiering	18
5.4. Göteborgs stads planprocess	19
6. Överbryggnings av barriärer	20
6.1.1. Dag Hammarskjöldsleden – Stadslivsstråk	20
6.1.2. Söderleden - Möjliggör central alstring av energi	20
6.1.3. Änggårdsbergen – Naturnära boende	21
6.1.4. Hantering av ägarfördelning & finansiering.....	21
7. Vision Änggårdsstaden	22
7.1. Framtida markanvändning.....	22

7.1.1.	Småhusområde.....	23
7.1.2.	Blandad bebyggelse	23
7.1.3.	Stadslivsstråk	23
7.1.4.	Handelsområde	23
7.2.	Urbana småhuskvarter	24
7.3.	Blandad bebyggelse.....	25
7.4.	Sällanhandel & företagspark	27
7.5.	Stadslivsstråk.....	28
7.6.	Naturnära	29
7.7.	Infrastruktur	31
7.7.1.	Cykel & gångstråk	31
7.7.2.	Bilvägar	32
7.7.3.	Kollektivtrafik	32
8.	Diskussion & slutsats.....	35
9.	Referenser.....	37
9.1.	Tryckta källor	37
9.2.	Elektroniska källor	38

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Högsbo industriområde, beläget i Göteborgs kommun, är idag ett utav norra Europas största verksamhetsområde och förser 20 000 personer med arbete inom över 1200 olika företag¹.

Området växte fram på 1950-talet då idealet var att separera de bullriga och ohälsosamma fabrikerna från bostäderna. Idag är idealet annorlunda, att bo och arbeta i samma område ses som mycket attraktivt. Göteborgs kommun har därför beslutat att industriområdet i Högsbo skall utvecklas till en "blandstad" där detta uppfylls.



Figur 1. Lokalisering av Högsbo Industriområde (hämtat från Google Earth 2012-03-23)

Området har på senare tid utvecklats från ett traditionellt industriområde till ett tjänsteproduktions- område och benämns numera som företagspark. Tjänsteproduktion avser de sektorer som producerar tjänster, både offentlig och privat service liksom transport och handel. Platzer Fastigheter AB är idag det fastighetsbolag som innehar det största fastighetsbeståndet i industriområdet och de vill ta initiativ till en framtida utveckling då de ser stor potential i området.

Området karakteriseras idag utav sin undermåliga infrastruktur, dåliga kommunikationsmöjligheter samt utav industribyggnader med låg standard vilket har medfört en ökad vakansgrad på 15 %. Flertalet av de stora aktörerna på Högsbos fastighetsmarknad ser en potential i området och alla företag de intervjuade personerna representerar är villiga att satsa på en framtida utveckling för att höja områdets standard och attraktivitet.

Bakgrunden till denna rapport är en projektuppgift med fastighetsbolaget Platzer Fastigheter AB som uppdragsgivare. Platzer Fastigheter AB äger och förvaltar 330 000 m² kommersiella lokaler i Göteborgsområdet varav cirka 100 000m² är lokaliserade i Högsbo industriområde.

¹ Erik Fischer, Fastighetschef på Platzer Fastigheter AB. Intervju den 17 januari 2012.

1.1.1. Syfte

Syftet med denna rapport är att genom illustrationer och exempel hämtade från andra städer, förmedla en vision för området Högsbo industriområde samt att redogöra för hur denna kan nås. Denna vision ska visa på möjligheter för området att bli en konkurrenskraftig stadsdel med såväl bostäder, verksamheter, handel och platser för fritidsintressen. Förslagen och idéerna som presenteras ämnar till att inspirera samt fungera som ett diskussionsunderlag för de projektgrupper som aktivt arbetar med områdets utveckling.

1.1.2. Avgränsningar

Rapporten behandlar Högsbo industriområde i Göteborgs kommun som avgränsas geografiskt av Söderleden i söder, Dag Hammarskjöldsleden i väster och Änggårdsbergen i nordöst. Rapporten kommer att hållas på en övergripande nivå då resurser saknas för att detaljstudera området ur alla dess aspekter. Examensarbetet kommer därmed inte att innehålla några detaljerade samhällsutvecklingsillustrationer, dock presenteras skisser som syftar till att åskådliggöra visionen. För att ytterligare illustrera områdets potential kommer exempel hämtas från andra städer och länder.

Som ett resultat av våra studier av området har författarna valt att fokusera på tre valda områden som anses vara de viktigaste. Dessa tre är överbryggnings av barriärer, infrastruktur samt en affärsmässig utvecklingsmodell.

1.1.3. Metod

Rapporten redogör för vad som vill uppnås med område för att sedan identifiera de barriärer som kan försvåra en framtida stadsutveckling. Dessa barriärer analyseras och lösningar presenteras med hjälp utav illustrationer samt exempel från andra städer och länder. Visionen grundas i Göteborgs översiktsplan samt de kommersiella fastighetsägarnas intressen. Under arbetets gång har därav litteraturstudier samt intervjuer ägt rum med möjliga intressenter i området, såsom fastighetsägare, verksamhetsutövare och tjänstemän vid Göteborgs stadsbyggnadskontor. Detta för att bygga upp en förståelse för området samt för att få en uppfattning om vilken potential och vilja som fastighetsbolagen och andra intressenter har för att utveckla området. Kartmaterial har framförallt hämtats från google maps för att sedan ha blivit bearbetade av författarna.

För att få en inblick i arbetet med att ta fram en vision har en intervju med Björn Fallström, samhällsbyggnadsarkitekt på ÅF ägt rum.Handledning har också givits vid flertalet tillfällen av Yngve Karlsson, fastighetsutvecklare på Development Partner.

Backcasting

Visionen har framställts med hjälp av backcastingmetoden vilket innebär att man börjar med att definiera framtida framgång. I detta fall handlade det om att börja med att skapa en gemensam värdegrund, vilken innehåller de funktioner och den känsla man vill nå för området. Därefter identifieras strategier samt åtgärder för att nå denna vision. Rapportens struktur är från och med kapitel 4 uppbyggd på backcastingmetoden där värdeord presenteras. I kapitel 5 redogörs möjliga barriärer för en framtida utveckling enligt kapitel 4. I följande kapitel redogörs strategier för att överbygga de möjliga barriärerna och i kapitel 7 presenteras den slutgiltiga visionen.

Att använda sig utav backcasting vid framtagning av visioner har sina fördelar. Vid backcasting studier har man inte som mål att i detalj beskriva hur framtiden kommer se ut, snarare har man fokus på att beskriva hur en önskvärd framtid skall se ut (Löwendahl 2003). Risken för att skapa framtidsbilder som leder bort från det satta målet att skapa ett hållbart samhälle är mindre med backcasting metoden än andra framtidsstudier (Swahn 1996).

Anledningen till att backcastingmetoden ansågs lämplig att använda var för att det redan fanns översiktliga planer för hur Högsbo industriområde ska se ut i framtiden. Det var därför mer relevant att undersöka hur man kan nå fram till dessa framtidsplaner samt vilka barriärer som finns.

2. Bakgrund och nulägesanalys

Högsbo industriområde är lokaliserat i de sydvästra delarna av Göteborg och har, tillsammans med Sisjön, under sextio års tid utvecklats från obebyggd mark till ett utav norra Europas största verksamhetsområde (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008, s. 22). Omkring 1200 olika företag bedriver sin verksamhet i området². Högsbo industriområde benämns ibland som företagarområde men i denna rapport används benämningen industriområde då detta är vedertaget och har historisk förankring.

De första verksamheterna i Högsbo industriområde etablerades i mitten av 1900-talet och första stadsplanen för industriändamål antogs år 1956. Större delen av området var då jordbruksmark men under efterkrigstiden expanderade tillväxtindustrin kraftigt i Göteborg och områdets närhet till innerstaden gjorde det till en lämplig plats för att etablera industrier. Industriområdet låg nära för arbetare som bodde i staden men industrierna, som på denna tid var smutsiga och ohälsosamma, var ändå tillräckligt separerade från staden och bostäderna (Jaklund 2007, s. 10-11).

Fram till år 1966 var en järnvägslinje i drift som sträckte sig från Särö till Göteborg. Linjen gick längs den väg som idag är Dag Hammarskjöldsleden och transporterade semestrande människor ut till kusten söder om Göteborg såväl som de personer som arbetade i området. Banan konkurrerades senare ut av en snabbt växande bil och busstrafik och lades sedan ner (Nordius 2006).

Under 1950- och 1960-talet växte allt fler småskalliga industriverksamheter fram men under de två följande årtiondena skiftade utvecklingen mot storskalig industriverksamhet med jättelika byggnadskomplex, såsom Påhls bageri och Prippts bryggeri (Nordström 2004, s. 18). Dessa stora industrier har på senare tid, i takt med att staden har växt närmare Högsbo, till viss del försvunnit och ersatts av kontorsverksamhet samt lättare industri (Jaklund 2007, s. 10-11).

Det berörda området är idag betecknat som ett industriområde men efter att planer tagits fram för att förändra området till ett handels- och tjänste-produktionsområde börjar det idag synas fler kontorsbyggnader. Dessa byggnader innefattar handel och kontor och har förändrat områdets karaktär. Köpcentret 421, där shopping ligger i fokus, är beläget längs Otto Elanders gata och ägs utav Eurocommercial Properties, vilka äger flertalet köpcentrum i Europa (Eurocommercial Properties 2012). Väster om köpcentret 421, i kvarteret



Figur 2. Högsbo industriområde består av områden med olika karaktär. Det är tydligt att handel har växt fram längs Södra leden, mot Sisjö handelsområde (1). Längs Dag Hammarskjöld leden ligger kontor blandat med handel i form av grossister som framförallt vänder sig till yrkeshantverkare (2). I norr och öst är området präglad av kontor, lager och mindre industrilokaler (3). (Google Earth).

² Erik Fischer, Fastighetschef på Platzer Fastigheter AB. Intervju den 24 april 2012.

Hammaren, ligger Pripps nedlagda bryggeri som idag inhyser lager och kontor men som till stor del står tomt. Brinova, vilka äger denna fastighet, har försökt att få igenom en ny detaljplan för handel. Denna avslogs dock av byggnadsnämnden i Göteborg, vilka innehar planmonopol i kommunen, då de vill möjliggöra för bostäder i de delar av området där det bedöms möjligt med hänsyn till närliggande verksamheter³. I östra kanten av området, gränsades mot Änggårdsbergen, ligger Renovas avfallssorteringscentral, som även inkluderar en återvinningscentral (renova.se). Längs med Dag Hammarskjöldsleden ligger sedan 1960 ett industribageri som idag ägs utav Pågen och är ett av Sveriges största bageri. I området verkar även ett stort antal mindre näringsidkare inom många olika branscher.

2.1. Geografiskt läge

Högsbo industriområde är lokaliserat 6 kilometer söder om Göteborgs stadskärna och omfattar knappa 270 hektar, vilket kan jämföras med ytan innanför vallgraven som motsvarar en tredjedel av industriområdet (Göteborgs stads fastighetskontor 2012). Området är beläget 1,5 kilometer öster om Frölunda torg, vilket betraktas som en av Göteborgs viktigaste knutpunkter och erbjuder storskalig handel samt diverse centrumfunktioner (Diligentia 2012). Området begränsas idag utav två stora trafikleder, Söderleden och Dag Hammarskjöldsleden, vilka är en del av Göteborgs radiella trafikstruktur in mot centrala Göteborg och båda fyller viktiga funktioner (Nordström 2004 s. 24).

Dag Hammarskjöldsleden sträcker sig mellan Linnéplatsen och Järnbrottsmotet och hanterar biltrafiken samt godstransporten mellan sydvästra delarna av Göteborg och innerstaden. Leden hanterar även trafik som kommer ifrån Askim, Billdal, Kullavik och Särö.



Figur 3. Högsbo industriområde i relation till Göteborgs innerstad.

Söderleden, som löper längsmed områdets södra sida, räknas som riksintresse och hanterar trafiken genom västra Göteborg, vidare till Göteborgs hamn. Denna väg tillåter även transport av farligt gods och fyller en mycket viktig funktion.

Längsmed områdets nordöstra sida löper Änggårdsbergen, som till största del är naturreservat, och berikar området med goda förutsättningar för ett centralt men ändå naturnära samhälle. Dock utnyttjas inte bergets potential som rekreations- och motionsområde då Högsbo industriområde agerar som en avskärmning av bergen.

2.1.1. Geologi & föroreningar

Marken i Högsbo med omnejd är mycket varierad. Geotekniska undersökningar visar att marken i de högre belägna delarna av området består av huvudsakligen gnejsig granit. I de

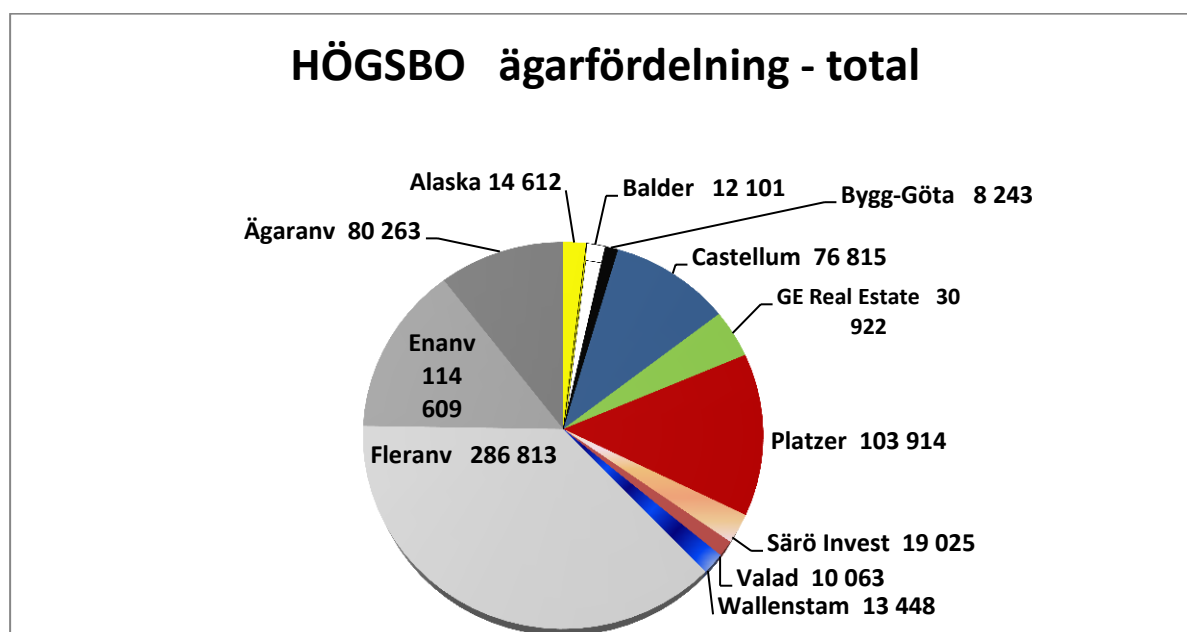
³ Inger Bergström, Arkitekt på Göteborgs Stadsbyggnadskontor. Intervju den 14 februari 2012.

lågglänta delarna består marken av lera vilket innebär att en detaljerad grundundersökning bör göras vid exploatering eller förändrad markanvändning. Radonriskområden förekommer också i närheten av Änggårdsbergen vilket ska beaktas vid vidare exploatering. Industriverksamheter och en nedlagd deponi har också skapat förorenad mark i området vilket innebär att åtgärder kan krävas för att sanera marken vid eventuell ändrad markanvändning (Göteborgs stad 2011 s. 48-49).

2.2. Fastighetsägare

Fastigheterna inom Högsbo industriområde ägs utav flera olika aktörer. Platzer Fastigheter är den största kommersiella fastighetsägaren i området då de äger 16 fastigheter med en total uthyrbar yta på drygt 104 000 kvadratmeter. Harry Sjögren, vilket är ett dotterbolag till Castellum, GE Real Estate och Wallenstam är andra aktörer vilka äger fastigheter i området⁴.

En stor del av fastigheterna i området ägs utav mindre aktörer, oftast av det företag som utnyttjar lokalen för att bedriva sin kärnverksamhet. Detta resulterar i att det finns många mindre fastighetsägare i området vilket kan försvåra en framtida utveckling då många olika parter skall samarbeta. Detta har också lett till att strukturen och skicket på byggnader i området är varierande.



Figur 4. Fastighetsägarfördelningen i området ser ut enligt ovanstående tabell, framtagen under september och oktober år 2010 av Erik Fischer, Fastighetschef på Platzer fastigheter. Förändringar kan förekomma.

⁴ Erik Fischer, Fastighetschef på Platzer Fastigheter AB. Intervju den 24 april 2012.

2.3. Infrastruktur

Gatustrukturen i Högsbo industriområde är traditionell för ett industriområde och är konstruerat för att fylla endast en funktion, vilket är att skapa möjlighet för transporter från en plats till en annan. Högsbo industriområdes gatunät fyllde sin funktion mycket väl under den tid då området endast var bebyggt med industrier och det viktigaste var god tillgänglighet med transporter av gods. Den förändring som skett under senare tid från industrier till tjänsteproduktionsverksamheter ställer helt andra krav på infrastrukturen.

Gator kan fylla två funktioner, det kan vara en naturlig mötesplats där folk umgås och har trevligt, vilket i sin tur resulterar i bra underlag för verksamheter, men det kan även vara en plats för förflyttningar och transporter⁵.

Nu när det sker en förändring mot ett kunskapssamhälle och industriområdet börjar omvandlas till en företagspark, fyller inte längre gatufunktionen den funktion som verksamheterna kräver. Högsbo Industriområde har, när det kommer till service i form av restauranger och butiker, inte lätt att konkurrera med övriga områden i Göteborg. Industriområdets gatunät är mycket grovt med få infarter till stora fastigheter (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2011 s. 3). Det grova nätet resulterar i att vägarna inte fungerar som mötesplatser vilket inte skapar underlag för verksamheter såsom restauranger och butiker, vilka annars skulle kunna öka efterfrågan på kontor i området.

Det grova gatunätet i Högsbo industriområde är inte lika funktionellt som ett finmaskigt när det gäller gångtrafikanter och cyklister. De få val av vägar gör att omvägar bli ett faktum och andra transportmedel blir mer attraktiva. Vid jämförelse av Högsbo industriområdes gatunät med gatunätet innanför vallgraven i Göteborgs centrum ser man en tydlig skillnad.

Gatubeläggningen är på de flesta vägar utsliten och det saknas på flera håll gång- och cykelvägar vilket, i dagsläget, gör stora delar av området opassande för handel och bostäder. Saknaden av gång- och cykelvägar har gjort att förutsättningarna för kollektivtrafik har varit mycket dåliga och resulterat i att de som arbetar i området främst tagit sig till arbetsplatsen med bil⁶.



Figur 5. Gatunät innanför vallgraven i Göteborgs centrum(vänster) samt gatunät inom Högsbo industriområde(höger). Illustrationen är hämtad från Google Earth och bearbetad av författarna.

Kollektivtrafiken i Högsbo industriområde utgörs av busslinje 58 som löper genom området i nord-sydlig riktning. Denna linje används framförallt av personer som arbetar i området vilket innebär att den främst är belastad på morgon och eftermiddag även om andelen arbetare som kollektivtrafikpendlar är liten⁷.

⁵ Yngve Karlsson, Arkitekt på Development Partner AB. Handledningstillfälle den 13 april 2012.

⁶ Mats Strid, Fastighetsutvecklare på Harry Sjögren AB. Intervju den 12 mars 2012.

⁷ Per-Axel Andrén, Kanslichef för Högsbo-Sisjö Företagarförening. Intervju den 26 april 2012.

2.3.1. Trafik

Trafikräkningar som visar vilket transportalternativ besökare till köpcentrumet 421 använder, gjorda av Peek Traffic den 28-29 oktober 2011, visas i tabellen nedan. Dessa undersökningar visar tydligt på den brist som finns i dagens kollektivtrafiksnät i området men också bristen på gång- och cykeltillgänglighet. Den omvandling, som på senare år skett mot handel har resulterat i att ombyggnationer av gatustrukturen har blivit ett faktum då trafikbelastningen har blivit för stor för den gamla gatustrukturen. Undersökningen visar också tydligt på att köpcentrumet 421 är ett så kallat externhandelsområde, utan närbelägna bostäder.

Tabell 1. Trafikräkningar 28-29 oktober 2011

Datum/Färd- alternativ	<i>Bil</i>	<i>Cykel/ gående</i>	<i>Kollektiv- trafik</i>	Totalt
2011-10-28- 2011-10-29	95 %	3 %	2 %	100 %

Ytterligare en trafikräkning genomfördes 30 september år 2011 vid Sisjömotet, vilken visar den norrgående trafiken in mot Högsbo industriområde. Den sammanlagda trafikbeläggningen på en vardag mellan 07:00 och 20:00 är ungefär 9000 fordon. I tabellen nedanför visas fördelningen mellan fordonstyper.

Tabell 2. Trafikräkning 30 september 2011

Datum/Typ av fordon	<i>Personbil, Skåpbil</i>	<i>Lätt lastbil</i>	<i>Tung lastbil</i>	<i>Släp- fordon</i>	Totalt
2011-09-30	7838	854	242	130	9064

I rapporten har beläggningen per de olika fordonstyperna redovisats i halvtimmas intervaller. Där syns att mängden personbilar har högst beläggning med 400 bilar per halvtimme under morgonen som sedan avtar och efter klockan 19:00 är antalet under 200 bilar per halvtimme. Beläggningen av lätta lastbilar är högst på förmiddagen jämfört med tunga lastbilar och släpfordon som besöker området runt klockan 12:00. På kvällen efter klockan 16:00 är det endast ett fåtal fordon av denna typ som besöker området.

Vid utveckling av ett område i storlek med Högsbo industriområde måste hänsyn tas till alla de parter som blir berörda av utvecklingen. Informationen i detta kapitel grundas i intervjuer med de berörda parterna. Somliga av dessa har stor investeringsförmåga samt inflytande på den framtida stadsutvecklingen medans vissa endast blir berörda av utvecklingen i Högsbo industriområde. Intervju har också ägt rum på Göteborgs stadsbyggnadskontor då de har skapat översiktsplaner, och det är i slutändan dem som godkänner detaljplanerna.

Fyra olika fastighetsägare har intervjuats för att skapa en överblick över deras tankar och intressen med området. För att behålla relevans har fokus legat på de fastighetsägarna med långtidsperspektiv i sitt ägande. Storleken på fastighetsägarnas bestånd i området varierar, likt deras inställning till hur området bör utvecklas. Den allmänna inställningen bland fastighetsägarna i Högsbo industriområde är dock att en utveckling mot blandstad vore positivt. Detta skulle resultera i att området blir mer attraktivt och konkurrenskraftigt på marknaden vilket leder till ett högre markvärde. Det finns dock, som tidigare nämnt, delade meningar kring hur Högsbo industriområde skall utvecklas.

Ulf Palmung, VD på fastighetsbolaget Palmung Mellin, ser det positiva i området att det är lättillgängligt med bil, han säger vidare att företag flyttar ut från Göteborgs innerstad av just denna anledning. Området kommer att hamna utanför avgiftsområdet för trängselskatt vilket kan öka områdets attraktivitet⁹.

⁹ Ulf Palmung, VD Palmung Mellin AB. Intervju den 24 februari 2012.

att förändra detaljplanen i industri- och handelsområden, vilket de anser som en stor investering. GE Real Estate anser dock området har annars stor potential med bra hyresläge och de tror på fortsatt tillväxt av detaljhandel. Fortsatt anser hon, i samtycke med Ulf Palmung, att tillgängligheten med bil i området är positiv vilken också gynnas av den framtida trängselskatten då området hamnar utanför betalstationerna¹⁰.

Att den kommande trängselskatten kommer gynna området påpekas även av Erik Fischer som är fastighetschef för marknadsområdet Storgöteborg på Platzer Fastigheter AB. Läget och tillgängligheten är en stor fördel med området och är positivt, sett ur ett utvecklingsperspektiv. Då en knapp tredjedel av bolagets fastighetsbestånd återfinns i Högsbo industriområde har de stort intresse i utvecklingen av området. Platzer har nyligen genomfört fastighetsaffärer för att stärka sin position i områdets norra delar för att kunna styra utvecklingen. De tror att investeringar i utvecklingen är väl värda pengar för att höja attraktiviteten för hyresgäster¹¹.

3.1.1. Högsbo - Sisjö företagarförening

Företagarföreningen i Högsbo och Sisjön arbetar med att ta tillvara på gemensamma intressen hos företagen i området. Utvecklingen i området påverkar alla dess medlemmar och är på så sätt av stort intresse för föreningen. Per-Axel Andrén, kanslichef på Högsbo-Sisjö Företagarförening, säger att området fortfarande är ett expansivt område för destinationshandel. Detta beror mycket på områdets lokalisering. Dock är kollektivtrafiken under all kritik. Han tycker att Västtrafik framförallt bör arbeta mer med att marknadsföra de existerande linjerna i området.

Specifikt för Högsbo industriområde tror han att en utveckling med bostäder skulle höja områdets status och attraktivitet. Med bostäder ökar trygghetskänslan men han ser också ekonomiska fördelar då bostäder skapar mervärde för närliggande fastigheter. Det är dock viktigt att en balans i området finns mellan bostäder, handel och industrier så att inte det ena ”trycker ut” det andra. En mångfald bör ses som en tillgång som kan skapa intressanta arbetsplatser. För att lyckas med utvecklingen tror han kommunikationsmöjligheterna är en nyckel samtidigt som man måste lyfta fram kvalitéterna i området, där ibland Änggårdsbergen¹².

3.2. Göteborgs stad

Göteborgs översiktsplan, som är Göteborg kommuns långsiktiga plan för hur stadens skall utvecklas, har ett tydligt fokus på att Göteborg skall utvecklas till en hållbar stad ur dess alla aspekter (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009). Översiktsplanen innehåller strategiska frågor såsom attraktiv stadsmiljö, vilket ofta används synonymt med blandstad, robust samhälle, fler bostäder samt expansivt näringsliv. Dessa punkter är kärnegenskaper som Göteborgs utveckling ska följa. För att uppfylla dessa önskemål krävs det även att underliggande funktioner såsom transport och mångfald utvecklas i samma takt. Högsbo industriområdet anses av kommunen ha ett gynnsamt geografiskt läge då området gränsar till Änggårdsbergen samt närheten till innerstaden vilket möjliggör ett attraktivt stadsliv¹³.

År 2011 presenterades en utställningshandling med en fördjupad översiktsplan för Fässbergsdalen, vilken inkluderar Högsbo industriområde. Detta arbete är ett samarbete mellan Göteborgs och Mölndals kommun. I handlingen presenteras en utarbetad vision för

¹⁰ Camilla Ericsson, Fastighetsförvaltare på GE Real Estate AB. Intervju den 5 mars 2012.

¹¹ Erik Fischer, Fastighetschef på Platzer Fastigheter AB. Intervju den 24 april 2012.

¹² Per-Axel Andrén, Kanslichef för Högsbo-Sisjö Företagarförening. Intervju den 26 april 2012.

¹³ Inger Bergström, Arkitekt på Göteborgs Stadsbyggnadskontor. Intervju den 14 februari 2012.

Fässbergsdalens framtida utveckling under en tjugoårsperiod. De punkter som fokuseras på är:

- Ökad tillgänglighet till regionen, i form av kollektiva färdmedel men även transportvägar för godstrafik och personbilstrafik.
- Långsiktigt hållbart samhälle.
- Ökad tillgänglighet till rekreations- och fritidsaktiviteter.

Denna utställningshandling föreslår att bebyggelse av blandstad bör starta inom kvarteret Hammaren som idag innehåller Prippts före detta lokaler.

Göteborgsregionen har, utöver Fässbergsdalen, under flera år arbetat med projekt som handlar om Göteborgs framtida utveckling inom olika områden. Nedan följer tre av dessa projekt som kommer att påverka utvecklingen av Högsbo industriområde.

3.2.1. K2020

K2020 är ett projekt som pågått under flera år och hanteras utav Göteborgs Regionen (GR). Projektets syfte är ”att skapa en gemensam framtidsbild för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen”(Göteborgsregionen 2008). Fokus ligger på de centrala delarna av regionen vilka omfattar tätortsområdena Göteborg, Partille och Mölndal. Framgångsfaktorerna för att fler ska vilja åka med kollektivtrafiken är enligt K2020 att den ska vara enkel, snabb, pålitlig, trygg och säker. Ett utav målen med K2020 är att 50 % av de resor som idag sker med bil skall kunna flyttas över till kollektivtrafik utan att förlänga restiden (Göteborgsregionen 2008).

3.2.2. S2020

S2020 står för Socialt hållbar utveckling år 2020. Projektet syftar till att höja betydelsen för de sociala frågorna i kommunen, till samma nivå som ekonomiska och ekologiska frågor. En central fråga i detta projekt är hur man kan motverka segregering i Göteborg vilket kopplas ihop med kollektivtrafiken och projektet K2020. Grundtanken om de sociala dimensioner projektet berör är att alla stadens invånare ska kunna bo, leva och utvecklas på lika villkor. För att uppfylla detta krävs att goda förutsättningar skapas så att invånare från hela staden känner att de kan ta del av nybyggda och centrala miljöer där marknadspriserna för bostäder är för höga för att gemene man har råd att köpa. Detta exemplifieras med ett scenario om att Frihamnen skulle bli ett bostadsområde. Det som skulle krävas är då att skapa offentliga rum, offentlig konst, parker och god kollektivtrafik för att bjuda in alla stadens invånare. Denna strategi bör enligt projektgruppen appliceras inte bara på de centrala delarna, utan på hela staden där områden ändrar skepnad, så också Högsbo (Aronsson 2011 s. 5).

3.2.3. Hur2050

Detta projekts syfte är att skapa en uppfattning om *hur* Göteborgsregionens infrastruktur skall utvecklas på lång sikt. Arbetsgrupper har därför skapats där intressenter och beslutstagare från regionen och näringslivet samarbetar. Projektet ligger i grund för de politiska beslut som rör ämnet infrastruktur och samhällsbyggnad. Mål har satts, baserat på generell forskning om växthuseffekten, att minska utsläpp av koldioxid från fossila bränslen med två tredjedelar fram till år 2050. Målen är satta för att en balans mellan de ekologiska, ekonomiska och sociala dimensionerna ska vara möjlig. Visionen är täta städer med hög tillgänglighet och integration för att främja en hållbar utveckling ur de tre dimensionerna; ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet (Göteborgsregionen, 2006 s. 5-23).

3.3. Sammanfattning intressenter

Sammanfattningsvis är de intervjuade fastighetsägarna samt Göteborgs stad positiva till en utveckling mot blandstad i Högsbo Industriområde. Camilla Ericson och Ulf Palmung menar dock att området har ett stort värde i att vara lättillgängligt med bil vilket, i dagsläget, inte överensstämmer med Göteborgs stads mål om förbättrad kollektivtrafik samt hållbar utveckling. Kortfattat kan sägas att alla representanter för fastighetsbolagen är positiva mot en utveckling som gynnar deras affärer. Det bör dock tilläggas att dessa fastighetsägare har olika affärsstrategier vilket innebär att deras syn på utveckling skiljer sig åt.

4. Värdeord

Då metoden backcasting används för att skapa en vision presenteras i detta kapitel vad som, enligt rapportens författare, bör uppfyllas för områdets framtida framgång. Dessa värdeord är alltså en generellt presenterade utgångspunkter där ingen alternativt lite hänsyn tagits till möjliga barriärer. Dessa generella utgångspunkter kommer vara grunden till den slutgiltiga vision som presenteras i kapitel 7.

Högsbo Industriområde skall utvecklas till ett attraktivt område för både boende, besökare och verksamhetsutövare. Bättre förbindelser i form av kollektivtrafik till Göteborgs innerstad skall finnas för att reducera personbilstrafiken. Området skall även integreras med närliggande områden för att skapa en större blandstad med bra underlag för alla sorters verksamheter. För att området ska vara attraktivt skall det finnas service i form av handel och restauranger men också offentlig service såsom vårdcentral, skola och utrymme för fritidsaktiviteter. Området ska med andra ord bli en blandstad med fokus på hållbarhet ur både social, ekonomisk samt ekologiskt perspektiv. Området skall utvecklas till en naturnära blandstad innehållande bostäder av olika karaktär samt verksamheter inom olika branscher.

4.1. Attraktiv blandstad

Blandstad är ett frekvent förekommande begrepp inom stadsbyggnadsfrågor och flertalet kommuner använder detta begrepp i visioner för den framtida utvecklingen. Trots att blandstad är ett vanligt begrepp så upplever författarna av denna rapport att det fortfarande råder viss osäkerhet om vad det innefattar.

Blandstad definieras ofta som ett samhälle där olika funktioner är integrerade. Det handlar framförallt om vardagliga funktioner såsom boende, arbete, service samt fritid. Gunilla Bellander (2005), författare av rapporten *"Blandstaden - Ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?"* menar på att funktionsintegrering inte är målet med en blandstad, utan snarare ett medel. Vidare förklarar Bellander att blandstäder är "funktionsintegrerade bebyggelsemiljöer där de boende inom gångavstånd kan nå ett flertal funktioner. Dessa funktioner kan vara alltifrån affärer, arbetsplatser till kulturella och sociala mötesplatser". Tanken med blandstad är med andra ord, att invånarna skall ha möjlighet att bo, verka och jobba inom samma område. Blandstaden skall även erbjuda tillgång till rekreation och områden avsedda för fritidsaktiviteter. En blandstad, där det är rörelse under dygnets alla 24 timmar, erbjuder invånarna en säker och trygg omgivning. Detta är en levnadsstandard som ett funktionsseparerat samhälle inte kan erbjuda. I samhällen med separerade funktioner blir längre resor till och från arbetsplatser ett faktum, vilket är negativt, sett från ett hållbarhetsperspektiv.

Det finns även ekonomiska aspekter kring blandstad som bör vägas in i diskussionen. En blandstad kan erbjuda bättre förutsättningar för service, verksamheter samt handel, jämnare trafikflöde och även jämnare energiförbrukning (Bellander 2005).

4.2. Integrerat samhälle

För att skapa en väl fungerande blandstad krävs det att den är integrerad med omgivningen och, i det här fallet, Göteborgs innerstad. Detta för att skapa en frihet för invånare bosatta i området men också för att skapa ett bättre kundunderlag för verksamheter i området. Detta innebär att ett effektivt transportnät måste prioriteras för att skapa naturliga flöden. För att gå i linje med en hållbar utveckling bör fokus ligga på att skapa gång- och cykelvägar till närområden. För att underlätta för gång- och cykeltrafikanter bör det också vara lätt att orientera sig med hjälp av skyltning. Ett bra exempel för att främja detta transportsätt är Göteborgs Stads tjänst "styr och ställ" där man abonnerar en cykel på en cykelstation som

man sedan kan parkera på den station som är lämpligt belägen för färdens slutmål. Denna tjänst är bara tillgänglig i Göteborgs innerstad men har potential att byggas ut för att möjliggöra längre cykelfärder (Göteborg bikes). Ett alternativ är också att utveckla tjänsten för att innefatta andra transportmedel såsom segways och elcyklar för att underlätta för längre färder.

Det andra transportsättet som bör prioriteras för att på ett hållbart sätt integrera stadsdelar är kollektivtrafiken. En hög tillgänglighet med tätt belagda hållplatser och täta turer för att attrahera människor att utnyttja tjänsten. Detta bör även kombineras med såkallade ”express bussar” med färre stopp vilket resulterar i snabbare resor.

4.3. Hållbar utveckling

Hållbar utveckling är ett diffust begrepp vars innebörd är svårdefinierat. Det är därför vanligt att uttrycket delas upp i tre dimensioner för att lättare förstå innebörden. Dessa tre är:

Socialt: Med social hållbarhet menas ett samhälle där människans grundläggande behov uppfylls. Ett sådant samhälle är troligtvis dynamiskt, stabilt och främjar invånarnas hälsa (Falkenberg kommun 2010). En blandad bebyggelse med rekreationsområden uppmanar invånarna att vara aktiva och uppnå god hälsa. Området bör även innehålla naturliga mötesplatser i varierade former vilket ger goda förutsättningar till sociala möten där idéer, kunskap och tankar utbyts.



Figur 7. Tre dimensioner som gemensamt skapar hållbar utveckling. Illustration framtagen av författarna.

Ekologiskt/miljö: Den ekologiska dimensionen hänvisar till vårt användande av vatten och jord samt övriga resurser som jorden medför. Det är av stor vikt att invånarna tillhandahåller dessa resurser på ett sätt som har minimal påverkan på Jorden. Området bör innehålla ett tillgängligt kommunikationsnät vilket skulle resultera i färre bilar vilket minskar områdets koldioxidutsläpp samt ökar trevnaden i stadsdelen. Området bör förses med förnybar och lokalproducerad energi.

Ekonomiskt: Ekonomisk hållbarhet grundar sig i att hushålla med mänskliga och materiella resurser på lång sikt. För att ytterligare förtydliga begreppet hållbarhet citeras här Bengt H Olsson (2006), Forskningssekreterare:

”Människan är beroende av jordens resurser och måste förvalta dem för framtida generationer. Det innebär att vi måste leva på ”avkastningen” och inte förbruka jordens tillgångar”.

För att skapa hållbarhet i en blandstad uppmanas invånarna till att arbeta i samma område som de bor och därigenom minskar behovet av att förflytta sig längre sträckor med bil.

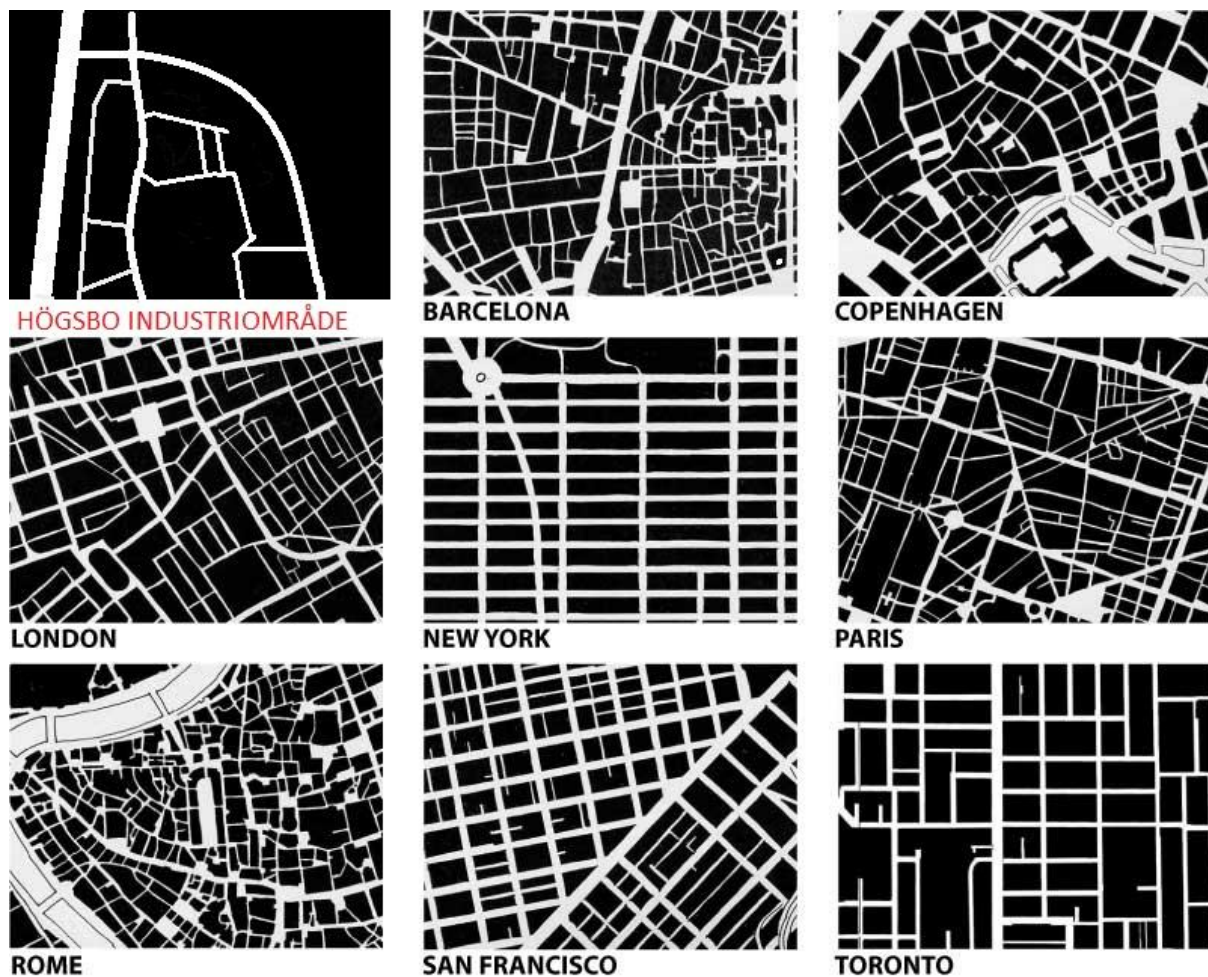
4.4. Centralt och naturnära boende

Högsbo industriområdet bör ta tillvara på det geografiska läget samt de kvalitéer som medföljer. Stadsdelens invånare kommer bo mycket centralt med cirka sex kilometer in till Göteborgs innerstad och allt som erbjuds där. Genom goda kollektivtrafikmöjligheterna kommer innerstaden alltid ligga nära till hands och bil är inte längre nödvändigt för att snabbt och smidigt förflytta sig. Trots det centrala läge som området erbjuder finns det mycket angränsande naturområden. I nordost angränsar området till Änggårdsbergen där småsjöar, stigar och motionsstråk återfinns. Detta reservat blir det självklara utflyktsmålet för familjen. Företagen som är aktiva i området kan ta vara på naturen och hålla möten utomhus i härlig miljö, när vädret tillåter, istället för att sitta inne i ett konferensrum. Möjligheten till ett pass med morgongymnastik eller en promenad i naturen är något som förhöjer trivselen på en arbetsplats.

4.5. Finmaskig infrastruktur

Högsbo industriområde bör innehålla en effektiv och finmaskig infrastruktur som erbjuder hög tillgänglighet till kollektivtrafik samt cykel och promenadleder. Denna infrastruktur skall uppmuntra invånarna att åka kollektivt eller använda cykel istället för bil vilket resulterar i ett lägre koldioxidutsläpp och mindre trafik inne i stadsdelen. Då kommunikationsmöjligheterna till innerstaden ökar kommer områdets attraktivitet öka (Geltner 2006 s. 91). Kollektivtrafiken ska hantera invånarna i området men det ska också vara enkelt att ta sig till innerstaden, Mölndal, Frölunda och andra närområden. Kollektivtrafikslösning från Kungsbacka till Göteborg via Högsbo bör finnas för att förse invånarna i Särö, Askim och Kullavik m.fl. med möjligheten att resa kollektivt. Detta kan lösas genom att återuppliva en alternativ sträckning av Säröbanan.

Bilvägar kommer finnas i området, främst för att tillgodose behovet av varutransporter och räddningsfordon. Skalan på de varutransporter som tillåts i området bör regleras då god tillgänglighet för släpfordon är svårt att uppnå i en blandstad. Skalan på vägarna kommer dock vara liten och parkeringsplatserna relativt få. Detta för att uppmuntra människor till att använda kollektivtrafik.



Figur 8. Jämförelse av gatustruktur i välkända städer samt det berörda området högst upp i vänstra hörnet. (Hämtad från designnotes.info och redigerad av författarna).

5. Barriärer för en framtida utveckling

Del två i backcastingmetoden är att identifiera de barriärer som kan vara ett hinder för att uppnå de generella värdeord som presenterats i föregående kapitel.

Flertalet barriärer vilka hindrar eller påverkar en framtida utveckling av Högsbo industriområde har identifierats. Dessa barriärer är av olika karaktär och dess påverkan på den framtida stadsutvecklingen varierar. Att finna lösningar på dessa barriärer, alternativt att ta tillvara på positiva egenskaper de innehar, är nödvändigt för att Högsbo industriområde skall ha möjlighet att utvecklas till en attraktiv och konkurrenskraftig stadsdel. Följande avsnitt presenterar barriärerna enbart som något negativt, positiva aspekter nämns inte i detta avsnitt.



Figur 9. 1. Dag Hammarskjöldsleden, 2. Söderleden, 3. Änggårdsskogen (google.se).

5.1. Geografiska barriärer

Högsbo industriområde begränsas idag utav flera olika geografiska barriärer vilka kan försvåra en framtida utveckling mot en attraktiv och hållbar blandstad. Dessa geografiska barriärer följer nedan.

5.1.1. Dag Hammarskjöldsleden

Dag Hammarskjöldsleden är en trafikled som sträcker sig mellan Göteborgs innerstad (Linnéplatsen) och Järnbrottsmotet. Leden kopplas där samman med Säröleden vilken sträcker sig ner till Kungsbacka via Askim, Billdal, Kullavik och Särö. På leden råder det idag en hastighetsbegränsning på 90 km/h från till Järnbrottsmotet till Flatåsmotet där det norrut övergår till 70 km/h. Denna led avskiljer idag industriområdet från övriga delar av Högsbo där bebyggelsen främst är i form av bostäder. Leden förhindrar en naturlig koppling mellan de två sidorna och resulterar i att de som bor i Högsbo och arbetar i industriområdet har svårt att ta sig dit utan bil. Det har även resulterat i att de personer som bor i Högsbo bostadsområden inte har god tillgänglighet till Änggårdsskogen. Få passager återfinns idag över trafikleden vilket gör bilen till ett allt mer attraktivt transportval.



Figur 10. Dag Hammarskjöldsleden.

5.1.2. Söderleden

Söderleden avgränsar Högsbo industriområde från närliggande områden söderut såsom Sisjön och Askim. Söderleden är i dagsläget den enda trafikled som går till Göteborgs hamn, vilken är Skandinaviens största hamn. Därmed spelar Söderleden en mycket viktig roll i Göteborgs trafiknät och kommer, högst sannolikt, även göra det i framtiden (Göteborgs stad 2011). Likt Dag Hammarskjöldsleden skiljer denna led av Högsbo



Figur 11. Söderleden i riktning österut.

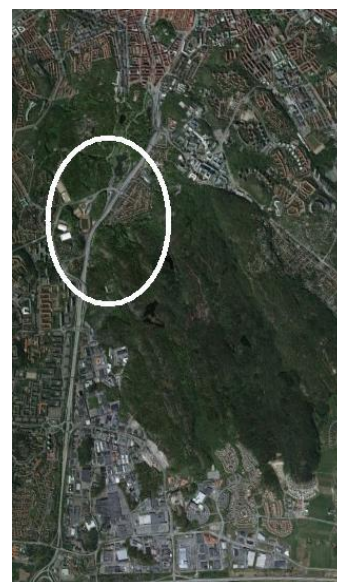
industriområde med de närliggande områdena och begränsar området ifrån att växa och integrera med övriga områden. Eftersom leden tillåter transport av farligt gods får bebyggelse inte uppföras nära leden. Vid bebyggelse inom 100 meters avstånd från leden skall en riskanalys uppföras och länsstyrelsen anser att riskbedömningsavståndet skall utökas till 150 meter (Göteborgs stad 2011). Detta resulterar i mycket outnyttjad yta längsmed leden (se bild). Leden skapar även mycket buller samt avgaser vilket inte bör finnas i en blandstad.

5.1.3. Änggårdsbergen

Änggårdsbergen är ett naturreservat lokaliserat mellan Högsbo industriområde och Göteborgs centrum. Detta Naturreservat avskiljer Högsbo industriområde från centrala Göteborg och skapar en känsla av avstånd vilket försvårar en naturlig koppling. Reservatet omfattar 320 hektar och är bevuxet med olika träsorter såsom tall, krattek och björk och dess hållmarker är dominerade av ljungheder (Länsstyrelsen 2012). Naturreservatet är även berikat med små natursjöar och vandringsleder och djur såsom älgar och rådjur återfinns i området. Dessa djur måste man ta hänsyn till vid stadsplanering då Änggårdsbergen är för litet för att den lokala älgstammen inte ska känna sig hotad. Enligt Inger Bergstöm på stadsbyggnadskontoret bör det finnas en bred passage mellan Änggårdsbergen och skogen kring Balltorp på andra sidan Söderleden.

5.1.4. Ocentral känsla

Något som påpekats av både fastighetsägare och Göteborgs stad är att Högsbo industriområde är beläget centralt men ändå får man inte den känslan när man befinner sig i området. P-G Persson, VD på Platzer Fastigheter, tror att detta bland annat beror på bristen av kollektivtrafik men även på passagen förbi Änggårdsbergen då man färdas från staden via Dag Hammarskjöldsleden. Längsmed denna sträcka finns det mycket obebyggd mark vilket skapar en känsla utav ”landet”.



Figur 12. Passage som skapar ocentral känsla.

5.2. Ägarfördelning

Då fastigheterna i området, som tidigare nämnts, ägs utav flera olika företag och privatpersoner blir en framtida utveckling svårkoordinerad. Trots att det finns flertalet stora aktörer på Högsbos fastighetsmarknad så är det fortfarande det faktum att drygt 50 % av alla fastigheter i området ägs av privatpersoner eller företag som äger fastigheten där de även bedriver sin kärnverksamhet. Dessa företag har i många fall medvetet placerat sin verksamhet i området på grund av dess tillgänglighet och avskildhet från centrum. Dessa mindre fastighetsägare har inte alltid viljan, betalningsförmågan eller intresse för att vara med och driva en stadsutveckling. Att koordinera de olika viljor som finns i området anses vara barriär.

5.3. Finansiering

Göteborgs stad finansierar inte utveckling av områden utan har som princip att fastighetsägarna skall stå för de kostnader som uppkommer i samband med stadsutveckling¹⁴. Då stadsutveckling av denna karaktär kräver stora investeringar krävs det att aktören/aktörerna som driver utvecklingen ser stor potential i att göra området attraktivt och därigenom minska vakanser och höja markvärdet. Då stadsutveckling av denna karaktär medför en risk för investerare sker investeringen med riskkapital¹⁵. Som tidigare nämnts

¹⁴ Inger Bergström, Arkitekt på Göteborgs Stadsbyggnadskontor. Intervju den 14 februari 2012.

¹⁵ Erik Fischer, Fastighetschef på Platzer Fastigheter AB. Intervju den 24 april 2012.

innehåller många av fastigheterna i området av mindre aktörer. Dessa aktörer har i stor utsträckning inte den finansiella styrka, intresse eller den kunskap som krävs för att leda utvecklingen framåt. Delade åsikter om finansierings modeller kan skapa problem och göra att stadsutvecklingen går långsamt.

5.4. Göteborgs stads planprocess

Flera berörda parter har påpekat Göteborgs stads planprocess som en stor barriär. Somliga Fastighetsägare anser att planprocesserna går för långsamt och medför stora risker eftersom stora investeringar måste göras för att få igenom en detaljplan. I många fall görs investeringar för att utveckla en detaljplan med risk att den sedan avslås. Detta resulterar i att endast stora aktörer har de finansiella musklerna som krävs att driva en process då risken för avslag och därigenom stor ekonomisk förlust är för stor för små aktörer.

Kommunstyrelsen har insett att problem finns och beslutade år 2009 att stadskansliet skulle genomföra en översyn av plan- och byggärendeprocessen i Göteborgs stad. I översynen jämförde de processen i Göteborg med Stockholm och Malmö samt analyserade enkätsundersökningar gjorda av Fastighetsägarförbundet för att få en bild av fastighetsägares åsikter. Resultatet av denna översikt var bland annat att kommunikation med exploatörer bör förbättras samt att stadsbyggnadskontorets roll behöver tydliggöras. Göteborgs stads stadskansli sammanfattar resultatet av översynen på följande vis:

”Det finns en stor utvecklingspotential i planprocessen både strukturellt och kulturellt där huvudaktörerna byggnadsnämnden och stadsbyggnadskontoret bär ett stort ansvar. Avgörande för upplevelsen av planprocessen är att också utveckla den tidiga idéfasen. Ett moment är att skapa tydlighet i till vem en exploatör ska vända sig med sina idéer.”(Högberg 2010)

Det är dock svårt att tyda om plan- och byggärendeprocessen har förändrats de två senaste åren. Tilläggas bör att kommunstyrelsen inte ställde sig bakom alla förslag av förbättring som föreslogs av stadskansliet (Högberg 2010).

6. Överbryggnings av barriärer

De tidigare nämnda barriärerna skiljer sig mycket i frågan om karaktär samt inverkan på industriområdets framtida utveckling. I följande avsnitt analyseras barriärerna och förslag på hur barriärerna kan hanteras kommer att presenteras. Därmed är detta den strategiska delen i backcastingmetoden.

6.1.1. Dag Hammarskjöldsleden - Stadslivsstråk

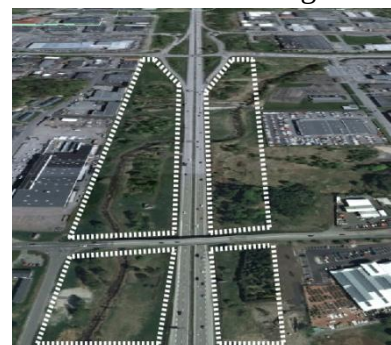
Dag Hammarskjöldsleden belastas idag främst utav trafik kommande från sydvästra Göteborg samt samhällen liggandes söderut längsmed kustremsan såsom Särö och Kullavik. Ett väl utbyggt och därmed tillgängligt kollektivtrafiknät kan, med stor sannolikhet, resultera i att denna belastning kommer att minska betydligt. En återupplivning av Säröbanan, eller motsvarande, skulle innebära att en stor andel av de personer som idag belastar leden skulle kunna åka kollektivt. Om den belastning som idag finns på Dag Hammarskjöldsleden, i form av biltrafik, förs över på kollektivtrafik kommer det möjliggöra en utveckling av leden då den inte längre fyller samma viktiga funktion.

Med områdets centrala läge finns det goda möjligheter att göra om leden till ett stadslivsstråk. Ett stråk liggandes i nord-sydlig riktning, vilket ger goda förutsättningar för verksamheter på båda sidorna av stadslivsstråket, berikar området med en stadslivskänsla. En förvandling av Dag Hammarskjöldsleden till "Stadsboulevard" är ett koncept som Miljöpartisten Emmali Jansson drivit igenom och beslut att utreda möjligheterna har tagits av byggnadsnämnden (Åsberg 2010). Denna boulevard kan vara utformad på många olika vis men grundtanken är att den skall fungera som en naturlig koppling mellan Högsbo industriområde, de befintliga bostadsområdena i Högsbo samt innerstaden. Ett stadslivsstråk bidrar även med att det tomrum som idag existerar mellan Linné och Högsbo, vilket skapar en känsla av distans, försvinner. Stråket kan förslagsvis vara försedd med gång- och cykelbanor och övergångsplatser bör finnas med jämna mellanrum.

6.1.2. Söderleden - Möjliggör central alstring av energi

Den funktion som Söderleden fyller är vital för Göteborgs trafiknät och även för Göteborgs hamn. Då möjligheterna att flytta alternativt ta bort leden är små, kommer leden i denna rapports vision ligga kvar där den gör idag.

Den barriär effekt som Söderleden för med sig är svår att överkomma utan att ta bort den då dess bred och hastighetsbegränsning försvårar en naturlig koppling med Sisjön och Askim. Detta resulterar i att industriområdet inte kan integrera men områdena söderut. Det finns dock en möjlighet att vända denna barriär till något positivt. Då Söderleden tillåter transport av farligt gods är det inte möjligt att bygga närmare än 100 meter från leden utan att göra en riskanalys. Denna regel har resulterat i att det idag finns mycket outnyttjad markyta längs med leden vilket skapar en lämplig yta för att placera ut energiskapande solcellspaneler. En gräsbelagd kulle som vetter utemot vägen, i söderläge, fylld med solceller skulle gynna området med grön och lokalproducerad energi. Området skulle genom detta få en "grön status" samt att denna vall av solceller skulle sänka bullernivån som trafiken på Söderleden skapar. Den bebyggelsen som ligger närmst trafikleden, distanserat enligt riskavstånd, vars fasad vetter ut mot leden kan med fördel vara kommersiella byggnader. Dessa verksamheter får ett bra läge med möjlighet till skyltning utmed leden samt att byggnaderna skärmar av ytterligare ljud som alstras från trafiken på Söderleden.



Figur 13. Utrymme för placering av solceller.

För att skapa en bättre koppling mellan Högsbo och Sisjön kan breda broar byggas, klädda med gräs och försedd med promenad och cykelvägar för att invånare på ett naturligt sätt ska kunna förflytta sig över trafikleden. Utförandet på dessa broar kan variera och inspiration kan med fördel tas från ”Wildlife” broar (Amber 2011).

6.1.3. Änggårdsbergen – Naturnära boende

Att ha Änggårdsbergen i anslutning till området resulterar i att området får en naturnära karaktär vilket är en kvalité som få centrala områden i Göteborg kan erbjuda. Änggårdsbergen erbjuder de boende samt arbetande i området att göra utflykter och promenera vilket resulterar i att området blir ett mycket attraktivt val för den aktive personen samt för familjer. Ett område som kan erbjuda både ett centralt och naturnära boende är sällsynt och kommer göra området mycket efterfrågat och konkurrenskraftigt. Änggårdsbergen erbjuder motionsstigar i vacker miljö vilket uppmuntrar de boende och arbetande till att motionera. En närhet till naturen ger även de boenden en stor respekt för naturen (Eriksson 2012).

6.1.4. Hantering av ägarfördelning & finansiering

Alla stadsutvecklingsprojekt är unika och kräver olika tillvägagångssätt. Det finns med andra ord inget generellt framgångsrecept som kan appliceras på alla projekt.

Jerker Söderlind, stadsforskare och lärare i samhällsbyggnad på Kungliga Tekniska Högskolan, har listat olika tillvägagångssätt för utveckling av stadsdelar. Tre av dessa följer nedan:

Alternativ 1: Monopol

Ett centraliserat utvecklingsbolag som styr utvecklingen i önskad riktning.

Alternativ 2: Konkurrens

Detta alternativ bygger på ett finfördelat ägande som är inriktat mot små investerare. Detta kräver att ägare är överens om riktlinjer för utvecklingen.

Alternativ 3: Frihetsskapande monopol

En aktör skapar regler för finfördelat ägande.

Då Högsbo industriområde ska, som tidigare presenterat, utvecklas mot en blandstad, innehållande bebyggelse av olika karaktär, bör inte alternativ ett användas. Detta då risken för att bebyggelsen blir enformig är påtaglig. Det kvarstår dock faktumet att kostnaden för att driva utvecklingen är hög vilket resulterar i att mindre aktörer, enligt alternativ två, har svårt att driva den framåt.

Som tidigare nämnts finns det idag många små aktörer på Högsbos fastighetsmarknad men även många stora och köpkraftiga aktörer som ser en stor potential i området. De fyra aktörer med störst fastighetsbestånd äger tillsammans omkring 30 % av det totala fastighetsbeståndet. Dessa aktörer har investeringsförmåga samt kunskap för att tillsammans leda utvecklingen.

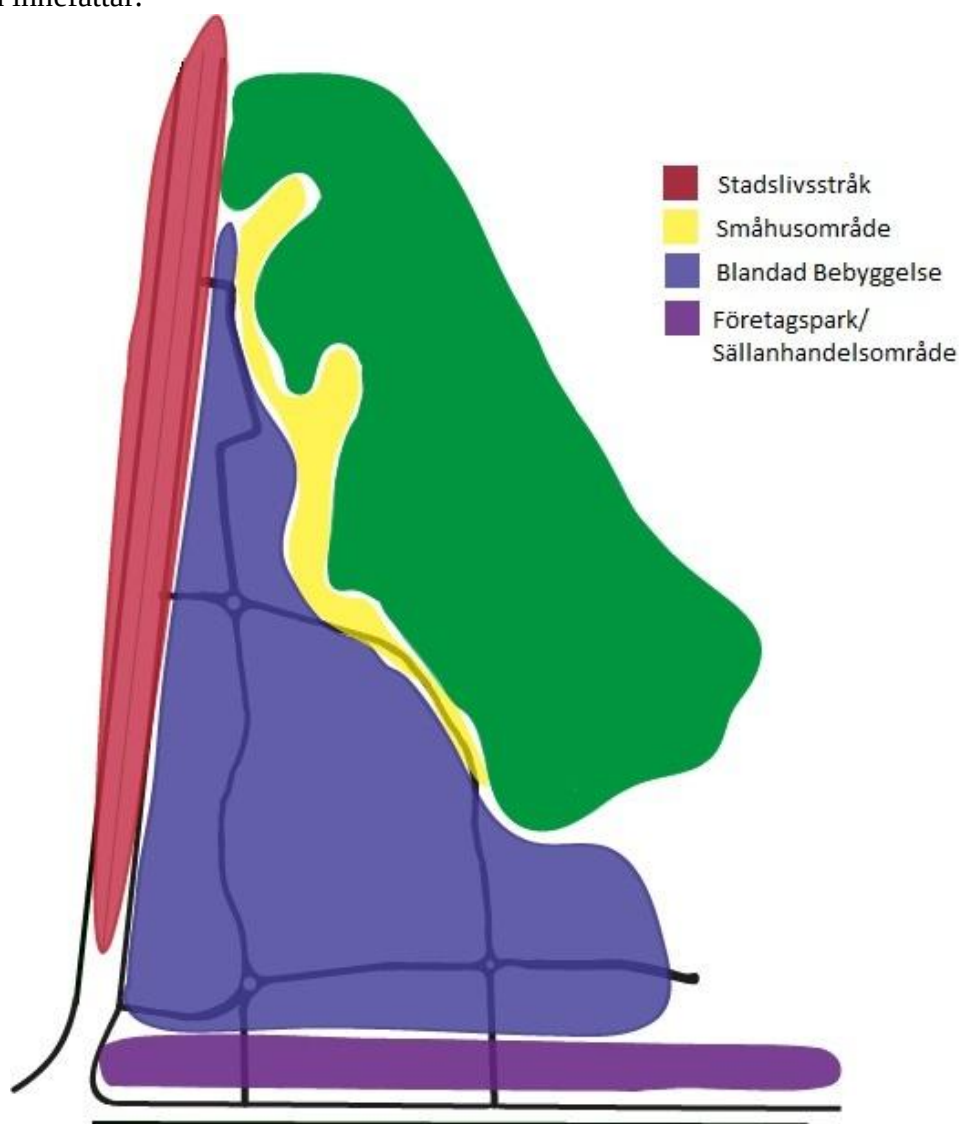
Alternativ för att utveckla området Högsbo industriområde kan vara att de största fastighetsägarna skapar ett centraliserat utvecklingsbolag, ett konsortium, alternativt en gemensam projektgrupp som styr utvecklingen med ett gemensamt mål. Detta skulle innebära att risken fördelas mellan de olika involverande företagen samtidigt som den gemensamma kompetensen ökar till en lyckad utveckling (Söderlind 2012).

7. Vision Änggårdsstaden

I detta kapitel presenteras den slutgiltiga vision som författarna har valt att namnge Änggårdsstaden. Hänsyn har tagits till de barriärer som tidigare nämnts samt till hur en möjlig överbyggnad av barriärerna kan ske. Den slutgiltiga visionen omfattar uppskattningsvis 15 000 bostäder och lika många arbetstillfällen som invånare. Detta är beräknat enligt 55 bostäder per hektar, vilket kan jämföras med området Johanneberg i Göteborg som innehar 70 bostäder per hektar (Boverket 2011). I kapitel 7.1 presenteras markanvändningen kortfattat för att sedan beskrivas tydligare i efterföljande kapitel.

7.1. Framtida markanvändning

Högsbo industriområde kan utvecklas till en stadsdel bestående utav områden med varierande karaktär vars bebyggelse skiljer sig ifrån varandra både i volym och syfte. Olika typer av bebyggelse har valts för att tillgodose alla de olika typer av bostadsbehov som finns idag. Hela området kan förslagsvis bestå utav blandstad, i enlighet med Göteborgs översiktsplan. Dock kan blandstaden med fördel innehålla olika skepnader på de olika platserna vilket resulterar i en stadsdel med varierande och mer spännande bebyggelse. Bebyggelsen tar vara på de kvalitéer som läget erbjuder och lyfter fram områdets karaktär som naturnära med ändå centralt. Följande kapitel presenterar de olika markanvändningarna, varför de valts och även vad dem innefattar.



Figur 14. Illustration av områdets markanvändning enligt visionen.

7.1.1. Småhusområde

Längsmed de vackra Änggårdsbergen föreslår visionen att bebyggelse i form av villor, radhus, parhus eller liknande ”småhus” bebyggelse uppförs. Denna bebyggelse kommer ligga i direkt kontakt med Änggårdsbergen och kommer skapa en mjuk övergång mellan blandstadskvarteren och Änggårdsbergen.

7.1.2. Blandad bebyggelse

Den centrala och största delen av området består av blandstad. Detta område innehåller bebyggelse av olika karaktär likväl som naturliga mötesplatser. Blandstaden är navet i området och innehåller bostäder såväl som kontor och butiker. Denna del fungerar även som en övergång mellan de lugnare och harmoniska kvarteren, längsmed Änggårdsbergen, och det mer pulserande stadslivsstråket.

7.1.3. Stadslivsstråk

Ett stråk fyllt utav restauranger, butiker och caféer kan knyta ihop Änggårdsstaden med Göteborgs innerstad såväl som med bebyggelsen på andra sidan stråket. Detta stadslivsstråk kommer fungera som en mötesplats såväl som en transportsträcka och kommer skapa en naturlig koppling mellan Änggårdsstaden och närliggande områden.

7.1.4. Handelsområde

Utmed Söderleden, som på grund av sin viktiga roll i Göteborgs trafiknät kommer vara kvar, föreslår visionen att handelsområde samt företagspark etableras. Detta främst för att skärma av blandstadsområdet från de ljud som Söderleden alstrar samt möjligheten för företagen att skylta utemot leden.

7.2. Urbana småhuskvarter

Längsmed natursköna Änggårdsbergen föreslår visionen att bostäder i form av radhus, parhus och villor planeras. Detta stråk av ”lågvolym” bostäder skulle agera som en naturlig övergång till Änggårdsbergen från det mer pulserande stadslivsstråket och blandstaden. Promenad och cykelvägar kommer återfinnas i området vilket uppmanar invånarna till att använda cykel istället för bil. Cykel och promenadvägarna kommer vara placerade längsmed naturen och har god potential till att bli ett populärt motionsstråk. Ett väl upplyst motionsstråk i vacker miljö har goda möjligheter att locka människor till Änggårdsbergen vilket hade resulterat i att fler invånare upptäcker Änggårdsbergen och den vackra natur som erbjuds. Ett stråk med människor i rörelse skapar en bra grund för etablering av olika verksamheter som kan utnyttja närheten till naturen. Detta skulle till exempel kunna vara caféer, konstgallerior och hantverksbutiker.

Småhuskvarterens största kvalité är dess närhet till centrala funktioner i stadsdelen men samtidigt dess närhet till fin natur i form av Änggårdsbergen, ett orört naturreservat på cirka 320 hektar med ett nät av stigar och natursjöar (Länsstyrelsen 2012). Att ha nära tillgång till både natur och centrumfunktioner upplevs som en unik egenskap som området erbjuder.

Dessa kvarter kommer, högst sannolikt, att vara bebodda av främst barnfamiljer och kommer därför innefatta service såsom förskolor, lekplatser och närhandel. Dessa funktioner kommer att serva familjer i området såväl som boende i andra delar av Änggårdsstaden. Även aktivitetsområden med bland annat fotbolls- och tennisplan ska erbjudas i området vilket kommer locka hit människor.

Området erbjuder de boende en mycket naturnära tillvaro där skogen aldrig är långt borta. Områdets placering längsmed Änggårdsbergens västra kant resulterar i ett bra solläge med tillgång till kvällssol. Detta kvarter har god potential att bli ett utav de attraktivaste kvarteren för familjer i Göteborg.



Figur 15. Inspirationsbilder, Eklanda villakvarter

7.3. Blandad bebyggelse

Visionen föreslår att den största och mest centrala delen utav området skall bestå utav ren blandstad, innehållande en jämn mängd bostäder och verksamheter i form av kontor och handel såväl som service. Kulturella såväl som sociala mötesplatser återfinns frekvent i området. Den blandade bebyggelsen resulterar i ett område där det är rörelse under dygnets alla 24 timmar vilket skapar ett tryggare och säkrare område för invånarna såväl som besökare. Internationella



Figur 16. Illustration framtagen av White Arkitekter (publicerad med tillstånd).

studier visar på att säkerhet och trygghet är de två viktigaste faktorerna för att uppmåna folk till fysisk aktivitet (Faskunger 2008 s. 14). Den blandade bebyggelsen kommer innehålla, förutom byggnader, gröna stråk som leder invånarna till Änggårdsbergen vilket kommer resultera i att Änggårdsbergen utnyttjas mer än vad det gör i dagsläget. Närheten till bergen resulterar i att urbana grönytor inte kommer behöva återfinnas lika frekvent i detta område som i blandstadsområden med andra förutsättningar.

Ett av målen med en blandstad är att, genom att blanda människor med olika etnicitet, ålder samt samhällsklasser, minska segregationen (Anselmsson 2011 s. 22-24). Bostadssegregering för med sig många problem, en studie utförd av Kawachi & Kennedy (1997) visar på att bostadssegregation framförallt minskar invånarnas möjlighet till social sammanhållning.

Bostäder

Bostäderna i Änggårdsstaden kan med fördel vara utav olika stil och åldrar, vilka skapas när en blandstad växer fram under en längre tid. Dessa bostäder kommer passa människor med olika familjeförhållanden samt ekonomiska förutsättningar. I visionen innefattas småhusområden, innehållande bostäder i form av radhus, parhus och villor såväl som områden innehållande mer storskaliga lägenhetshus. De centrala delarna av området kommer dock främst bestå utav lägenhetshus, förslagsvis i volymen 3 till 5 våningshus. Dessa boendeformer tillfredsställer många olika krav och ideal och området kommer erbjuda bostäder för allas smak. De centrala delarna av området med lägenhetshus kommer inneha verksamheter i bottenvåningarna.

Verksamheter

De serviceverksamheter som ligger inom den blandade bebyggelsen kommer vara relativt småskalig och skall komplettera varandra snarare än konkurrera med varandra. Verksamheter som ökar levnadsstandarden i området, såsom caféer, restauranger, dagligvaruhandeln, träningscentra och offentlig service skall placeras in på strategiska platser och uppmuntra de boende i området till god hälsa. Kontorsverksamheter kan också med fördel blandas med bostäder för att erhålla ett tryggt och bullerfritt område.

Grönområden

Mindre urbana grönytor kommer återfinnas i området för att förse invånarna med mötesplatser för fritidsaktiviteter. Grönytorna kan förslagsvis bestå utav gröna, gräsbelagda stråk, vilka utgår från Änggårdsbergen. Dessa gröna stråk kommer locka invånarna till Änggårdsbergen, likt National mall (the mall) lockar besökare till Kapitolium samt Washington monument i Washington. Skalan på stråken till Änggårdsbergen blir dock betydligt mindre men funktionen blir densamma.



Figur 17. National mall, Washington DC, leder uppmärksamheten mot Kapitolium.

7.4. Sällanhandel & företagspark

Utmed Söderleden föreslås att ett stråk av byggnader som innehåller sällanhandel och kontor placeras. Med sällanhandel avses icke regelbunden handel, och yrkeshandel. Goda exempel på sällanhandels-produkter är vitvaror, större hemelektronik och bygghandel. Detta är varor som, i större uträkning än mindre handel, kräver högre tillgänglighet då hemfrakt av denna typ av produkt är problematisk via kollektivtrafik. Lederna möjliggör en snabbare och mer effektiv varutransport för dessa verksamheter.

Att placera dessa kommersiella verksamheter i utkanten, längs med Söderleden, av Änggårdsstaden resulterar i att tunga transporter inte kommer finnas inne i blandstaden vilket kommer leda till ökad säkerhet, sänkt trafikmängd samt lägre bullernivå och minskade avgaser. De kommersiella byggnaderna kommer agera bullerplank då de kommer skärma av det buller som Söderleden alstrar, vilket kommer resultera i en bättre miljö för invånarna samt de personer som arbetar i Änggårdsstaden. Fasaderna som vetter ut mot leden blir även en attraktiv yta för marknadsföring. Dessa företag får alltså skyltläge vilket kommer göra området mer konkurrenskraftigt.

Området utmed Söderleden har goda förutsättningar för att bli ett attraktivt och populärt sällanhandelsområde. Köpkraftiga kunder från Särö, Kullavik, Billdal m.fl. passerar dagligen med kollektivtrafiken och hållplatser kommer ligga på strategiska platser för att uppmåna de förbipasserande till köp. Den stora genomströmningen av köpkraftiga kunder ger området ett mycket bra kundunderlag. Det goda kundunderlaget som finns kommer resultera i att fastighetens attraktivitet ökar. Detta kommer högst sannolikt resultera i finare och bättre skötta byggnader vilket höjer områdets standard.

Änggårdsstadens kommersiella område spelar en mycket viktig roll i att vara stadsdelens ”ansikte utåt” då det är vad förbipasserande på leden kommer att se. Stor vikt läggs därför på att placera attraktiva byggnader som kan göra området rättvist i trafikkanternas synfält. Änggårdsstadens kommersiella område kommer förse många personer med arbete, detta gör att det finns goda förutsättningar för bostäder runt om och vice versa.

Genom detta område föreslås att ett grönt stråk, med utgångspunkt ifrån Änggårdsbergen, kommer att löpa. Detta stråk kommer koppla ihop området med Sisjön via en bro beklädd i gräs. Inspiration kan med fördel tas från ”wildlife broar” vilka är förslag framtagna i USA för att minska viltolyckor på motorvägar. (Amber 2011).



Figur 18. Inspirationsbild av ”Wildlife broar” (hämtad från www.eatsleepwork.com, publicerad med tillstånd).

7.5. Stadslivsstråk

Ett stadslivsstråk löpandes mellan Änggårdsstaden och Göteborgs innerstad kommer skapa en naturlig koppling mellan stadsdelarna och motverka den "avlägsna" känsla som området har idag. Detta stråk kommer vara en "shoppinggata" fylld med butiker, caféer och restauranger men också inneha ett utbud av kultur och kommer locka personer från hela Göteborg. Denna gata kommer vara mer storskalig än övriga delar av området och stråket kan även innehålla kollektivtrafik samt biltrafik där hastigheten är begränsad till max 50 km/h. Detta för att skapa en säkrare miljö för gång och cykeltrafikanter som enkelt kan ta sig över gatan. På så sätt byggs de två sidorna av leden ihop och barriäreffekten minskar.

Denna led kommer ersätta Dag Hammarskjöldsleden som i framtiden, tack vare den utbyggda kollektivtrafiken och trängselskatten, inte kommer vara lika tungt belastad. Detta stråk kommer locka personer i alla åldrar och även locka turister och har potential till att bli ett utav Göteborgs mest populära turiststråk.

Stråket med dess funktioner kommer att serva människor bosatta längs kusten, söder om Göteborg, såsom Särö, Billdal och Askim m.m. Detta förblir deras naturliga infart mot Göteborgs centrum vilken för dem kommer upplevas redan börjar vid Änggårdsstaden.

Inspiration för detta stadslivsstråk har tagits från en stadsvision över Sundsvall där riksvägen E4 har utformats till en boulevard. Ett stråk med långsam trafik utformad med hänsyn till gång- och cykeltrafikanter. (Sundsvall stadsbyggnadskontor 2007)



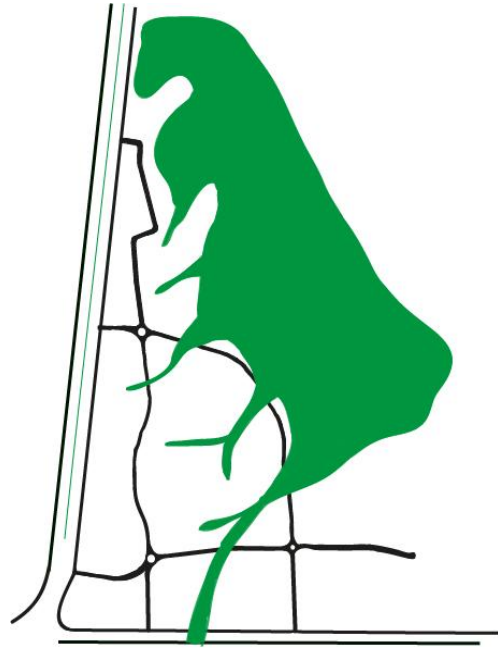
Figur 19. Riksväg E4 illustrerad som en stadsboulevard genom Sundsvall (framtagen av SWECO för Sundsvalls kommun. Publicerad med tillstånd).

I Malmö pågår forskningsprojekt omkring hur stråk som löper genom staden kan integrera dess stadsdelar och invånare. Med stråk där plats för gång- och cykeltrafikanter prioriteras har man lyckats knyta ihop stadsdelar och samtidigt ökat antalet gående och cyklister (Listerborn 2011).

På liknande sätt som i Malmö kan ett stadslivsstråk integrera Änggårdsstaden med närliggande områden och Göteborgs innerstad och samtidigt främja en hållbar utveckling där tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter prioriteras.

7.6. Naturnära

Områdets kanske största tillgång är Änggårdsbergen som löper längsmed områdets östra kant. Detta naturreservat för med sig många fördelar, inte minst att förse invånarna med underbar natur. I dagsläget syns en tydlig gräns vart industriområdet slutar och Änggårdsbergen tar vid. Denna gräns behöver i framtiden inte finnas. Änggårdsbergens natur kan genomsyra hela området och gröna stråk innehållande träd och gräs kommer finnas och ge området dess unika karaktär och därmed dess namn, Änggårdsstaden. De gröna stråk som leder in i området kommer locka människor till Änggårdsbergen och resulterar i att andra parker eller urbana grönytor inte kommer behöva återfinnas lika frekvent i blandstaden. Den naturnära känslan kommer locka besökare under sommarhalvåret samt helger. Känslan av att bo centralt men ändå naturnära får en betydelse. Inspiration finns att hämta från många städer i världen som har liknande förutsättningar som det berörda området. Följande två illustrationer är hämtade från ett projekt som heter "Nature city" som gjorts i Oregon.



Figur 20. Änggårdsbergen förgrenas in i Änggårdsstaden för att locka besökare och invånare till berget.



Figur 21. "Nature city", där naturen reglerar i staden. (Publicerad med tillåtelse av fotografen James Ewing).



Figur 22. Denna illustration visar på hur Ånggårdsbergens natur kan inkorporeras i området vilket skulle skapa en unik karaktär. (Illustration av Work Architecture company. Publicerad med tillåtelse av Jay Garfinkel, Office Manager).

7.7. Infrastruktur

Högsbo industriområdes befintliga gatunät har kvalitéer som bör tas vara på vid en framtida utveckling. Dessa kvalitéer är i form av huvudgatorna Victor Hasselblads gata, A Odhners gata, Olof Asplunds gata samt Otto Elanders gata, vilka löper igenom området och binder ihop det med närliggande områden. Även A. Odhners gata fyller en viktig funktion då den löper längs Änggårdsbergen och på ett effektivt vis kopplar ihop områdets östra delar med de centrala delarna. Dessa huvudgator kommer vara grunden för Änggårdsstadens gatunät.

Resterande gatustruktur i form av mindre gator inne i området är idag mycket eftersatt och omfattande förändringar måste göras för att infrastrukturen skall vara passande för en blandstad. Denna vision föreslår att områdets gatustruktur skall vara finmaskig. En sådan gatustruktur underlättar för cyklister och gångtrafikanter vilka kommer skapa mer levande gator med mer folk i rörelse. Följande kapitel kommer presentera grundprinciper som bör appliceras i Änggårdsstaden, detaljerade infrastruktur-illustrationer kommer inte presenteras i denna rapport.



Figur 23. Huvudgator som bör bevaras i Högsbo industriområde.

7.7.1. Cykel & gångstråk

För att skapa en väl fungerande blandstad krävs det att stor fokus läggs på att konstruera ett gatunät som underlättar för invånarna att röra sig och förflytta sig till olika platser utan att behöva ta bilen. Grundtanken i en blandstad är, som nämnts i kapitel 2.8 *Vad är en blandstad*, att invånarna ska kunna bo, verka och arbeta i samma område och via promenadavstånd nå områden vars bebyggelse fyller dessa olika funktioner. Man ska med andra ord ha gångavstånd till exempelvis mataffär, arbetsplats och service såväl som platser där man utövar sina fritidsintressen.

Detta behov kan lösas genom att förse området med ett väl utbyggt nät av gång- och cykelleder. Ett nät för gång- och cykeltrafikanter ska ha god framkomlighet såväl som att det skall vara tryggt och säkert för personerna som utnyttjar lederna. Två mycket goda städer att ha som förebild när det kommer till användandet av cykel är Köpenhamn och Amsterdam där 37 % respektive 30 % av all



Figur 24. Cykelställ och cyklande människor i Amsterdam.

förflyttning i städerna sker med cykel (motamsterdam.se). Ralph Buehler och John Pucher producerade år 2010 en rapport angående hur och varför cykel används så frekvent i Amsterdam. Anledningarna till varför cykeln används så frekvent i staden är många men det kan konstateras att tillgänglighet och säkerhet är två mycket viktiga aspekter som påverkar cykelanvändandet. Det är även av stor vikt att det finns god tillgång till cykelställ runt om i staden likväl som vid mötesplatser och hållplatser dit många kan tänkas cykla (Buehler 2010 s. 36-40). Ett alternativ är att också inkludera så kallade cykelgarderober vid bostadsbyggande likt de planer som finns vid byggnation av bostäder i Kvillebäcken i Göteborg. Där främjar man cykelanvändandet genom att bygga effektivt utformade cykelförråd med 2,4 cykelplatser per lägenhet (Asplind 2011). Som tidigare nämnts är hyrcyklar ett bra alternativ för att främja detta transportsätt, där även ett utbud av flakcyklar kan finnas för till exempel de tillfällen man ska handla. Genom att studera dessa förebilder och applicera somliga av deras metoder kan mycket väl resultera i att antalet cyklister ökar och biltrafiken reduceras.

7.7.2. Bilvägar

För att skapa ett hållbart samhälle måste invånarna uppmuntras att åka kollektivt om andra transportsätt som cykel eller att gå inte är möjlig. Därav är tillgänglighet med bil i området inget som prioriteras. För att skapa ett samhälle som passar alla måste ändå möjligheten att ta sig fram med bil finnas. Likaså måste parkeringsmöjligheter finnas tillgängligt. Områdets mindre gator kommer att vara bilfria med undantag för utryckningsfordon och varuleveranser. I områdets centrala delar där det är blandstad ska bilfri miljö prioriteras. I de södra delarna av området där storskalig handel och verksamheter är placerade måste det vara mer tillgängligt med bil då människor kommer utifrån för att handla här. Likaså måste det vara enkelt att komma fram med varutransporter vilket är en viktig faktor för att lyckas locka till sig verksamheter.

7.7.3. Kollektivtrafik

Att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik är av stor vikt för att reducera mängden bilar i området samt de negativa effekter som de för med sig.

Kollektivtrafiken ska, som tidigare nämnts vara väl utbredd i området och ha god turtäthet för att ge invånarna möjligheten att släppa bilbehovet. Kollektivtrafiknätet skapar en god koppling mellan Änggårdsstaden och innerstaden såväl som mellan Änggårdsstaden och kringliggande områden. Detta för att skapa en större sammanhängande stadsdel vilket gör att även verksamheter som kräver ett mycket omfattande kundunderlag kan etablera sig i området.

Marklandsgatan som idag är ett bytesnav för kollektivtrafiken är en möjlig och strategisk början på en kollektivtrafiksträcka som går ner mot och igenom Änggårdsstaden. Då bredden på de södra delarna av Änggårdsstaden är 1 till 1,5 km är området för brett för att ett centralt kollektivtrafikstråk skall kunna förse invånarna med möjligheten att snabbt och smidigt förflytta sig med kollektivtrafik. Avståndet till närmsta hållplats blir för stort och uppmanar därmed inte invånarna till att ta kollektivtrafiken och bilen blir ett bättre alternativ.

Två olika lösningar på Änggårdsstadens kollektivtrafiknät har framtagits och presenteras nedan och valet av lösning beror på antalet resenärer samt hur angränsande områden utvecklas.

Förslag 1

Ett kollektivtrafiknät, bestående av två linjer som gemensamt går från Marklandsgatan söderut genom Änggårdsstaden via nuvarande Olof Asplundsgatan. Dessa linjer fördelas vid

den punkt som Olof Asplundsgatan övergår till Victor Hasselbladsgatan som blir en betydelsefull bytespunkt för Änggårdsstadens kollektiv-trafik.

De linjer som splittras vid denna punkt verkar för att binda ihop Änggårdsstaden med innerstaden men likväl för att binda ihop Änggårdsstaden med de angränsande områdena.

En utav dessa linjer fortsätter rakt söderut via Viktor Hasselblads gata för att sedan, vid mötet med Otto Elanders gata, svänga västerut mot Frölundatorg. Denna linje löper i bägge riktningar så invånarna kan använda denna linje både till och från arbetet och/eller nöjen. Denna linje fyller en mycket viktig funktion i att integrerar Änggårdsstaden med angränsande områden i väst och skapar en mer naturlig koppling mellan områdena.

Den andra linjen som skall förse Änggårdsstadens invånare med kollektivtrafik löper längsmed A. Odhners gata, längsmed lågvolymns kvarter och förser dessa delar av Änggårdsstaden med kollektivtrafik. Linjen svänger öster ut mot Mölndals station vid mötet med Otto Elanders gata och kopplar ihop dessa delar. Personer boende i områden söder om Göteborg såsom, Källered, Lindome och Kungsbacka, som pendlar med Kungsbackapendeln och som arbetar i Änggårdsstaden kan ta sig med kollektivtrafik hela vägen.

Förslag 2

Likt ovanstående förslag bygger detta kollektiv-trafiksystem på att nätet börjar vid Marklandsgatan. Härifrån går en spårvagn söderut via Asplundsgatan, likt föregående förslag. Denna linje följer sedan A. Odhners gata, längsmed lågvolymskvarteren, och svänger sedan västerut vid mötet med Otto Elanders gata. Vid mötet med Viktor Hasselblads gata byter linjen riktning norrut för att åter gå mot Marklandsgatan. Linjen gör med andra ord en cirkulation i området.

En ytterligare linje som finns för att knyta ihop delarna runt om Änggårdsstaden bör också finnas. Denna föreslås gå från Mölndals station, genom Nya Högsbo, till Frölunda. Denna linje kan vara av snabbare karaktär såsom pendeltåg eller dylikt.



Figur 26. Förslag 1.



Figur 25. Förslag 2.

Den ideala bytespunkten

Göteborgs stad har tillsammans med Gehl Architects utvecklat ett koncept som de kallar ”Den ideala bytespunkten”. Detta gjordes under utvecklingen av kollektivtrafikprojektet K2020. Den ideala bytespunkten beskrivs som trygg och säker med mycket folk i rörelse, där servicefunktioner är koncentrerade. Den ska också vara tillgänglig för alla och erbjuda naturliga mötesplatser. Fokus ligger också på hållbarhet med lättillgängliga och säkra gång och cykelvägar men framförallt ska bytespunkten skapa en stark identitet för stadsdelen. Dessa bytespunkter är därför placerade i områdets centrala delar där mycket folk är i rörelse under dygnets alla timmar och därav lockar till vistelse (Gehl architects 2007). Vid utformning av nya bytespunkter bör detta koncept vara i åtanke.

Säröbana

Göteborgs kommun har idag planer på att bygga pendeltåg till Kungsbacka via Askim och Särö (Jansson 2010). I visionen föreslås att denna bana går under området och vidare in under Änggårdsbergen mot Göteborgs centrum. I centrala Änggårdsstaden bör det finnas en pendelstation under mark i närheten av bytespunkten för kollektivtrafik där Olof Asplundsgatan övergår till Victor Hasselblads gata.



Figur 27. En alternativ dragning av ett pendeltåg eller dylikt, där banan går under mark och har en station under knutpunkten i Änggårdsstaden

8. Diskussion & slutsats

Som tidigare nämnts är utveckling av ett område, i storlek med Högsbo industriområde som rapporten berör, mycket komplext och inget utvecklingsprojekt är identiskt med ett annat. Högsbo industriområde är unikt i dess centrala men ändå naturnära lokalisering såväl som dess komplexa ägarfördelning.

För att lyckas uppnå bästa slutresultat är det viktigt att de olika parterna som påverkar eller medverkar vid utvecklingen drar åt samma riktning. Det finns idag projektgrupper som arbetar med området, vilket är mycket bra, men dessa projektgrupper måste vara mer aktiva och mer konkreta utvecklingsförslag måste framtas. Det finns dock problem med att framta konkreta förslag då kostnader för detta är höga och risken för att förslagen blir avslagna av intressenter och kommunen är påtaglig. Kostnaderna handlar ofta om arvoden till konsulter vilka framtar förslag och visioner.

Det är den drivande aktören som får stå för de investeringar som utvecklingen i tidigt skede kräver medans de aktörer som inte tar någon risk ändå drar fördelar av utvecklingen. Detta resulterar i att de flesta fastighetsbolag inte vill agera som den drivande parten och ta på sig all risk. Vi har fått en bild av att aktörer hellre lägger pengar på andra investeringar med tydligare resultat och egenvinning som har lägre risk.

Att skapa en gemensam vision eller ett gemensamt mål med utvecklingen är av mycket stor vikt och detta kan uppnås genom seminarium, workshops eller liknande projektgrupper som idag finns. Dessa tillfällen och grupper bör innehålla representanter från fastighetsbolag, verksamhetsutövare samt representanter från Göteborgs stad. Då antalet mindre fastighetsägare i området är stort måste energi läggas på att uppmana även dem att vara delaktiga i utvecklingen. För att lyckas med detta kan incitament skapas men viktigast är att få dem att förstå vikten samt egenvinningen av utvecklingen.

Göteborgs stad har visat intresse av att utveckla området men har, som nämnts i rapporten, som princip att inte finansiera utvecklingen. Författarna av denna rapport har upplevt att merparten av fastighetsbolagens representanter upplever Göteborgs stad som ett hinder för att utveckla området. Detta då Göteborgs planprocess är komplicerad och går för långsamt, vilket blir kostsamt för den som vill genomdriva en detaljplan. Vi anser därför att ett närmare samarbete bör upprättas mellan Göteborgs stad och Fastighetsägarna i Högsbo industriområde vilket skulle resultera i en bättre dialog, förståelse och respekt för den motsatta parten. Ett sådant samarbete skulle högst troligt resultera i att risken för avslag minskar vilket skulle möjliggöra att små aktörer kan vara delaktiga i att driva en utveckling.

Det är inte lätt att skapa en tidshorisont över en sådan vision som rapporten redogjort då området påverkas av hur närliggande områden utvecklas såväl som Göteborgs invånarantal. Göteborg har idag många centrala områden där det finns stora utvecklingsplaner såsom Gullbergsvass och centrala Älvstranden vilket kan göra att utveckling av områden som Högsbo industriområde inte sätts i fokus. Dock har de visat vilja genom att ta fram översiktsplaner för Högsbo med omnejd där en tydlig förändring av området är grundtanken. I översiktsplanshandlingen för Fälsbergsdalen presenterar Göteborgs stad ett tillvägagångssätt för att starta utvecklingen mot en blandstad av Högsbo industriområde. Författarna av denna rapport håller inte med Göteborgs stad, som föreslår att byggnation av blandstad skall börja inom kvarteret Hammaren, också kallat Prippsområdet, då risken finns att bebyggelsen inte uppnår den kritiska volym av bostäder som krävs för att göra området attraktivt. Författarna har stort förtroende för Platzer Fastigheters strategi att fokusera på de norra delarna av området och sedan följa längsmed Änggårdssbergen. Ett fördelaktigt alternativ är att börja med

bostadsbebyggelse då denna skapar bättre underlag för kollektivtrafik och service vilket sedan gynnar hela området och dess verksamheter.

Om utvecklingen av Högsbo industriområde går mot en blandstad kommer de mindre fastighetsägarna, vilka bedriver sin kärnverksamhet i egna lokaler, av stor sannolikhet att ställas inför valet huruvida de skall stanna i blandstaden eller flytta. Risken finns att de verksamhetsutövare, vars verksamheter fungerar i en blandstad, väljer att sälja fastigheten, då värdet ökat betydligt, vilket motsäger poängen med en blandstad.

En diskussion kan även föras om vilka effekter en införd trängselskatt får för området. Flera utav de intervjuade fastighetsbolagen har påpekat införandet av trängselskatt som en fördel för området då företag med personal som bor söder om Högsbo kan pendla in utan att behöva passera betalstationen. Författarna ser poängen i detta argument då många höginkomsttagare och därmed potentiella företagsledare bor längsmed kusten och har makten att bestämma vart företagen skall ha sitt kontor. Dock anser vi att införandet av trängselskatten kommer vara en potentiell barriär då en grundtanke i denna vision är att knyta samman Högsbo med innerstaden. Trängselskatten resulterar i att området blir attraktivt för personer som bor söder om området men inte för personer som bor innanför gränsen för trängselskatten vilket försvårar en naturlig koppling.

Vår slutsats är att Högsbo industriområde har mycket goda förutsättningar och besitter potential för att bli en mycket attraktiv del av Göteborg. Det som driver en sådan här utvecklingen är att höja värdet på fastigheterna och precis som vid all fastighetsutveckling är det läget av fastigheten som är den centrala fokuspunkten och visar på fastighetens potential. Läget för Högsbo är som tidigare nämnts fördelaktigt ur en längre tidsaspekt då staden Göteborg växer.

En förvandling av området emot en blandstad där det är rörelse dygnets alla 24 timmar gör området mer attraktivt att vistas i vilket resulterar i att området står sig starkare på Göteborgs fastighetsmarknad än vad det gör i dagsläget. Denna utveckling kommer troligtvis även att resultera i en reducerad vakansgrad då företag och människor kommer att trivas.

9. Referenser

9.1. Tryckta källor

Anselmsson, O. (2011) *Blandstad i Eslöv – Möjligheter & Hinder med funktionsintegrering* Blekinge: Blekinge Tekniska Högskola, (Examensarbete inom magisterprogrammet inom Fysisk planering).

Aronsson, B., Areslätt, H. (2011) *Så blir Centrala Älvstaden socialt hållbar*

Bellander, G. (2005) *Blandstaden – Ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?* Boverket.

Buehler, R., Pucher, J. (2010) *Cycling to Sustainability in Amsterdam*. Sustain – A journal of environmental and sustainability issues. Issue 21 s. 36-40.

Falkenberg kommun (2010) *Plan för social hållbarhet*, Falkenberg.

Faskunger, J. (2008) *Samhällsplanering för ett aktivt liv – fysisk aktivitet, byggd miljö och folkhälsa* Statens folkhälsoinstitut, Östersund.

Gehl Architects (2007) *Den ideala bytespunkten – med resenären i fokus*. Köpenhamn, Danmark.

Geltner, D., Miller, N. (2006) *Commercial Real Estate – Analysis and Investments*, Upplaga 2, Kentucky, USA, Cengage Learning EMEA.

Göteborgsregionen (2006) *HUR2050 Framtidens utmaning – tillsammans utveckla en hållbar region*, Göteborg.

Göteborgsregionen (2008) *K2020 Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen*, Göteborg.

Göteborgs Stad, Mölndals Stad. (2011) *Översiktsplan för Göteborg och Mölndal, fördjupad för Fässbergdalen*, Göteborg.

Göteborgs Stadsbyggnadskontor (2008), *Högsbo - Beskrivning av stadsdelen*, Göteborg.

Göteborgs Stadsbyggnadskontor (2009), *Översiktsplan för Göteborg – del 1*, Göteborg.

Göteborgs Stadsbyggnadskontor (2011), *Tre detaljplaner: Detaljplaner för kvarteren Eknöudde och Sticksågen samt för handel, kontor och hotell vid Sisjömötet*, Göteborg.

Göteborgs Stads Fastighetskontoret (2012), *Göteborg - Folkmängd och bostadsbebyggelse, Bostadsstatistik 2012*, Göteborg.

Högberg, U., Linderstad, H (2010) *Översyn av planprocessen*, Göteborgs stads stadskansli.

Jaklund, L., Sofianidou, E. (2007) *Högsbo-sisjön: Från industriområde till handelsplats*. Göteborg: Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, (Examensarbete i företagsekonomi).

Kawachi, I., Kennedy, P. (1997). *Socioeconomic determinants of health: Health and social cohesion: why care about income inequality*, British Medical Journal, vol. 5, s. 1037–

1040.

Löwendahl, E (2003) *Fräscha färdval – En backcastingstudie för hållbara och framtida kortväga persontransporter i Göteborgsregionen*, Göteborg: Göteborgs universitet.(Examensarbete inom programmet Naturvetenskaplig problemlösning).

Nordström, T. (2004) *Strukturplan för Högsbo industriområde: strategisk designför en omvandling till blandad bebyggelse* Blekinge Tekniska Högskola. (Examensarbete inom programmet för Fysisk planering).

Sundsvalls stadsbyggnadskontor (2007) *Stadsvision Sundsvall*, Sundsvalls kommun.

Swahn, J., Lindgren, K. och Holmberg, J (1996) *Vilken roll spelar normativa scenarier och backcasting för utvecklingen av ett bärkraftigt svenskt energisystem?* Institutions rapport 1996:05, Institutionen för fysisk resursteori, Chalmers tekniska högskola.

Söderlind, J. (2012) *Blandstad på riktigt*, Föredrag om utveckling av Forsåker i Mölndal.

9.2. Elektroniska källor

Amber (2011) *Can a Wildlife Bridge Fix America's \$8 Billion Roadkill Problem?* Publicerat på: <http://www.eatsleepwork.com> (2012-04-10)

Asplind, E. (2011) *Cykelgarderober gör det smidigare att vara cyklist i Kvillebäcken!* Publicerat på forumet älvrummet på <http://www.alvstranden.com> (2012-04-08)

Boverket (2011) *Hur många bostäder finns det?* <http://www.boverket.se> (2012-02-20)

Diligentia (2012) *Om Frölunda Torg* <http://www.frolundatorg.se> (2012-02-10)

Eriksson, T. (2012) *Rika naturupplevelser* Publicerat på: www.regionorebro.se (2012-03-14)

Eurocommercial Properties (2012) *About us, History* <http://www.eurocommercialproperties.com/index.php/eurocom/about.html> (2012-02-18)

Göteborgbikes (2011) *Allt du behöver veta om styr & Ställ* <http://www.goteborgbikes.se/Allt-du-behoever-veta-om-Styr-Staell/Stationer> (2012-03-23)

Jansson, E. (2010) *Linnégatan ända till Frölunda* <http://emmalijansson.blogspot.se> (2012-02-13)

Listerborn, C. (2011) *Stråk förenar Malmös stadsdelar Miljöforskning – Formas tidning för ett hållbart samhälle.* <http://miljoforskning.formas.se> (2012-04-10)

Länsstyrelsen (2012) *Naturreservat Änggårdsbergen* <http://www.lansstyrelsen.se> (2012-04-03)

Möt Amsterdam. *Om Amsterdam.* <http://motamsterdam.se/> (2012-04-24)

Nordius, H.(2006) *En cykeltur längs Säröbanan.* <http://harald.nordius.se/two/sarobanan.htm>. (2012-03-03).

Olsson, B. (2006) Ekonomi för hållbar utveckling. *Miljöforskning – Formas tidning för ett hållbart samhälle*. <http://miljoforskning.formas.se> (2012-03-13).

Renova (2012) *Våra anläggningar*
<http://www.renova.se/om-renova/anlaggningar/> (2012-02-18)

Åsberg, J. (2010) *Dag Hammarskjölds Boulevard* Publicerat på: <http://gbg.yimby.se/tag/trafik>
(2012-02-13)

